

# 軍艦如何實踐船舶 無害通過之研究

海軍上尉 莊曜至

提 要：

軍艦通過他國領海是否享有無害通過權，國際間在理論和實踐上存有嚴重的分歧，在海洋法規定內，有關軍艦主體的呈現，主要有水面艦、潛艦、軍用航空機等，臺灣身為第一島鏈國家，除了四面環海之外，在地理位置上頗具戰略意涵，近年來隨著各國海上勢力的發展，相對衍生許多軍事武裝上的衝突，本文首先介紹「聯合國海洋法公約」與各水域的分類，再進而對軍艦無害通過進行研究與說明，並透過世界各地與歷史上較有爭議之海域案例介紹。

關鍵詞：軍艦、無害通過、海洋法、聯合國海洋法公約

Abstract

Whether the warships have the right of innocent passage in other country's territorial sea, it has been serious discussion theoretically and practically worldwide. In the Law of the Sea, it defines warship as surface warship, submarine, military aircraft, etc. Republic of China (ROC) not only surrounded by oceans but also play an important role as first chain of island country, it represents significant meaning in geographical aspect. With the growing of each nation's sea power, the conflicts between countries come along with it. Begin with the introduction of "United Nation Convention on the Law of the Sea, UNCLOS," and categories of each waters, follow by the research and analyses of the innocent passage right for warship, along with few famous cases around the globe.

Keywords: warship, innocent passage, law of the sea, UNCLOS.

## 壹、前言

隨著現代社會的高速發展，各國在經濟實力提升的同時，軍事實力伴隨著各種名義的軍事演習、護航等行為屢見不鮮。21世紀是海洋世紀，以軍艦為主體的海上武裝力量既是鞏固海防、保衛國防的重要力量，又是國家發展海洋事業的可靠保障。軍艦在領海的地位事關一國的國家主權、海防安全以及海洋經濟利益，特別是近年來海盜問題、恐怖主義和海洋環境安全等，沿海國的安全問題越來越受到國際社會的關注。如何協調軍艦的權利與沿海國的利益，成為各國考量的重點。

然而世界各國對於軍艦的無害通過均採取不同的態度面對，1982年所制定的聯合國海洋法公約乃為目前國際上現行且被認同的國際法公約<sup>1</sup>。本公約主要針對平時任務執勤之中有關船舶無害通過之範圍探討，以及可能面臨各項的權利與義務。

## 貳、聯合國海洋法公約介紹

### 一、條約簽署

聯合國海洋法公約共召開三次海洋法會議，分別於西元1956、1960、1973年召開會議，並於1982年條文正式通過決議並開始簽署規定，直到1994年位於中美洲的桂安娜簽

定後達到60個國家簽署門檻，此條約正式生效。目前現行的「海洋法公約」一般是指1982年的決議條文，共17部分，計320條條文，共修訂9項附加條文，至2012年為止，目前全球共計160國簽訂條約<sup>2</sup>，身為世界強權的美國雖然從頭到尾參與了聯合國海洋法公約的各項會議與討論，確始終沒有加入此公約，正也因為如此導致第三次的海洋法公約會議(1973)反覆長達十年之久<sup>3</sup>。另外值得一提的是，近年來隨著國際形勢改變，美國在世界各地頻頻發起戰爭或是與他國爭取利益，公約中的第58條規定：所有國家在他國專屬經濟區都享有航行與飛越自由，由此可見美國在1970年代撰擬條文的會議中，已經預料後續世界的海洋發展。

中華民國礙於國家主權的認同，在世界國際組織(聯合國)中未受到認可，故無法加入本公約，為了因應即掌握全球永續經營海洋的趨勢，使我中華民國在海洋事務的發展能具備國際的宏觀角度，於1988年立法通過「中華民國領海及鄰接區法<sup>4</sup>」、「中華民國專屬經濟海域及大陸礁層法<sup>5</sup>」，將該等習慣國際法則成規範，其內容與公約大致上相同，可以做為國際法之實用面的最佳示範<sup>6</sup>。

### 二、1982年海洋法公約之成就<sup>7</sup>

#### (一)新增「專屬經濟海域」。

註1：趙國財，〈論國際法之新發展〉，《國際關係學報》，第16期，臺北政治大學外交學系，2001年，頁30-32。

註2：〈The Development and Codification of International Law of the Law of the Sea: A Legal of Overview〉，《國際法論集》，臺北，三民書局，2001年，頁649-671。

註3：王偉，看懂世界格局的第一本書之藍色戰略，世界圖書出版公司，2013年，「從聯合國海洋法公約說起」。

註4：中華民國內政部網頁，[www.glsr.moi.gov.tw](http://www.glsr.moi.gov.tw)，法規網頁分類。

註5：中華民國內政部海洋資訊專區，[www.maritimeinfo.moi.gov.tw/marineweb](http://www.maritimeinfo.moi.gov.tw/marineweb)。

註6：中華民國行政院海洋事務推動小組全球資訊網，Task Force for Maritime Affairs, [www.cmaa.nat.gov.tw](http://www.cmaa.nat.gov.tw)。

註7：聯合國海洋法公約官網，[http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/closindx.htm](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm)

- (二)新增「國際海峽的過境通行權」。
- (三)新增「群島基線及群島水域通過權」。
- (四)全面規範海洋環境保護。
- (五)確認公海自由包括科學研究、建造人工島及其他設施之自由等。
- (六)重新規範大陸礁層的水域範圍。
- (七)相鄰的鄰接區不用劃界。

## 參、海洋水域分類

此公約對內水、領海、臨接海域、大陸棚、專屬經濟區(Exclusive Economic Zones, EEZ)、群島、公海等重要概念做了界定。對當前全球各處的領海主權爭端、海上天然資源管理、污染處理等具有重要的指導和裁決作用。以下為各水域的細項說明<sup>8</sup>：

### 一、領海基線

通常是沿海國的大潮低潮線(Low-Water Line)，但在一些海岸線曲折的地方，或海岸附近有一系列島嶼時，允許使用直線基線的劃分方式，即在各海岸或島嶼確定各適當點，以直線連接這些點，劃定基線。

### 二、內水

涵蓋基線向陸地一側的所有水域及水道，沿岸國有權制訂法律規章加以管理，而他國船舶無通行之權利。

### 三、領海

基線以外12浬之水域，沿岸國可制訂法律規章加以管理並運用其資源。外國船舶在領海有「無害通過」(Innocent Passage)之權。而軍事船舶在領海國許可下，也可以進

行「過境通過」(Transit-Passage)。

### 四、鄰接區(Contiguous Zones，或譯做「毗連區」、「鄰近區」)

在領海之外的12浬，也就是在領海基線以外24浬到領海之間，稱為臨接海域(Contiguous Zone)。在本區中，沿岸國可以執行管轄領海的反走私、反偷渡法律。

### 五、專屬經濟區(Exclusive Economic Zones, EEZ)

專屬經濟區是指領海基線起算，不應超過200浬(換算公制370.4公里)的海域。這一概念原先發源於漁權爭端，1945年之後隨著海底石油開採逐漸盛行，引入專屬經濟區觀念更顯迫切。技術上，早在1970年代，人類已可鑽探4,000公尺深的海床。專屬經濟區所屬國家具有勘探、開發、使用、養護、管理海床和底土及其上覆水域自然資源的權利，對人工設施的建造使用、科研、環保等的權利。其他國家仍然享有航行和飛越的自由，以及與這些自由有關的其他符合國際法的用途(鋪設海底電纜、管道等)。

### 六、大陸礁層(Continental Shelves，或譯做「大陸架」)

依照本公約沿用大陸棚公約規定，稱「大陸棚」者謂：

(一)鄰接海岸區域但在領海以外之海底區域海床及底土部分，在其之上海水深度不逾200公尺，定義為該區域天然資源有開發之可能性。

(二)鄰接島嶼海岸之類似海底區域之海床及底土。而沿海國為探測大陸棚及開發其

註8：中華民國法務部網站公告，<http://www.moj.gov.tw/>。

天然資源，對大陸棚行使主權上權利，沿海國如不探測大陸棚或開發其天然資源，非經其明示同意，任何人不得從事此項工作或對大陸棚有所主張。

#### 七、群島水域 (Archipelagic Waters)

由於群島國與大陸型國家的地理形勢差異甚大，公約在其第四章對群島國 (Archipelagic States，如日本、印尼、菲律賓等) 的領海劃法和海上權利做了單獨規定<sup>9</sup>。群島國的領海基線應從其領土各處最遠端島嶼之遠點相連。但此等端點不宜距離過遠。在此端點連線區域內之水域，稱為群島水域，可視為該群島國之領海。從此基線起算200浬得為該國之專屬經濟區。

#### 八、國際海峽

適用於領海(水)以外及以下水體：海洋 (Oceans)、大型海域生態系統(如北極海、日本海、東中國海、南中國海、北海、阿拉伯海)、封閉或半封閉海域與河口 (Estuary，如地中海、亞德里亞海、黑海、裏海、芬蘭灣、孟加拉灣、墨西哥灣)、河流、湖泊、地下水系統、濕地與蓄水層 (Aquifers)。

#### 九、公海 (High Seas)

有時特指領海之外的洋、海，在公海航行之船隻僅受船旗國 (Flag State) 管轄。但海盜事件與奴隸販賣案件發生時，任何國家皆可介入管轄。

#### 十、內陸國(如蒙古和哈薩克等)

如加入本公約，依照規定，在轉運國 (Transit-States) 可享有免關稅待遇。

### 肆、船舶無害通過權

通過是指穿過領海，但不進入內水或停靠在內水以外的停泊船處、港口等設施，亦或駛往、駛出內水或停泊於港口設施；通過應繼續不停和迅速進行，包括停泊和下錨，通常以航行所附帶發生的不可抗力或遇難所必要的救助行為等範圍為限。換句話說船舶在通過領海的期間，其行進路線不可出現曲折、徘徊甚或停止的狀況。

領海主權與陸地領土(包括內水)主權的區別如下，沿海國對於領海內的一切人和物享有排他的管轄權。受到「無害通過權」的限制，在一國領海內，外國船舶享有「無害通過權」，沿海國不能對通過領海的外國船舶上行使刑事管轄權，不能在外國船舶上對某人行使民事管轄權而停止外國船舶的航行或改變其航向。

沿海國可依海洋法公約規定以及其他國際法規則，制定與航行安全及海上交通管理有關的法律和規章。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、人員配備和裝備，且應妥為公布，相關可採取的行動，以遂行其自我的保護為原則。

沿海國的義務部分，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，另不應妨礙外國船舶無害通過領海的權利，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

註9：James Crawford and Donald R. Rothwell, "The Law of the Sea in the Asian Pacific Region," London: Martinus Nijhoff Publishers, 1995, pp.271-273.

，有形式上或事實上的歧視。

通過如不妨害沿海國之和平、善良秩序或安全，即係無害通過。沿海國可依照國際法制定各國領海與內水的法律與規章，通過應為繼續且迅速的行動，其中包括停泊及下錨<sup>10</sup>。

在領海內從事下列行為，視為妨害沿海國之和平、善良秩序或安全<sup>11</sup>：

一、任何對沿海國主權、領土完整、政治獨立的武力威脅或應用，或任何違反聯合國憲章國際法原則的行為。

二、攜帶武器之演習或操練。

三、蒐集資料的行為有害於沿海國之防禦與安全。

四、宣傳活動之目的在影響沿海國之防禦與安全。

五、任何航空器(軍用機具)之起飛、降落或收回。

六、物品、通貨、人員之登岸與上船，有違反沿海國海關、財政、移民或衛生規章行為。

七、違反本公約之故意及嚴重污染行為。

八、漁捕行為、研究或調查活動。

九、防礙沿海國通信系統或其他設備、裝置之行為。

十、任何非直接有關於通過之行為。

本案判決確立了軍艦享有他國領海的無害通過權，並衍生出各種對無害通過的條件限制與沿岸國的規範權力。我國雖然非海洋法公約的締約國，但軍艦亦須遵守無害通過航行制度。

海洋法公約第29條對軍艦的定義為：「屬於一國武裝部隊，具備辨識軍艦國籍的外部標誌，由該國政府正式委任、名列相應的現役名冊或類似名冊的軍官指揮，並配備有服從正規武裝部隊紀律船員之船舶。」軍艦同時享有特別保障的權利，在沿岸國領海，違反沿岸國的法律規章或應遵守的義務，仍歸由該國管轄，換句話說就是由該國向沿岸國負違法之責。軍艦本身原則上仍在其本國權力範圍內，不受沿岸國或駐在國管制。軍艦具有排他的管轄豁免權利，就海洋法的觀點而言，除了界定軍艦之定義和其法律地位之外，重視的是軍艦在海洋空間的行為態樣和活動的性質<sup>12</sup>。

《聯合國海洋法公約》規定外國船舶享有「無害通過權」時，沒有指明不包括軍艦，也沒有規定外國軍艦通過領海應事先通知沿海國或經沿海國批准，但規定「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沿海」。

關於軍艦在他國領海是否享有「無害通過權」，國際上存在著激烈的爭論，軍艦若本身亦屬核動力船舶、載運核物質或其他危險、有毒物質的船舶時，可區分為核動力軍艦、攜行核武軍艦(包括具投射核武能力的戰鬥艦和純粹載運核武的運輸艦)等，均引發許多海洋上的爭端與意外事件，成為國際海洋法上必須特別予以注意的軍艦類型<sup>13</sup>。

註10：聯合國海洋法公約第18條條文明確說明，[http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/closindx.htm](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm)

註11：同註6，第19條條文。

註12：王冠雄，〈國際海洋法中關於無害通過權規定與實踐之探討〉，《臺灣海洋法學報》，2004年，頁77-117。

註13：同註10。

以下為特別類型軍艦通航規定：第22條規定：「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」；「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。」第23條規定：「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。」案例說明如下：1992年日本籍船舶自法國運送鈾原料返航時，遭到20餘國拒絕該船通過其領海<sup>14</sup>。此外，眾多國家拒絕承認核子動力船舶或載運危險物質之船舶享有無害通過權，並堅持需事先告知沿海國<sup>15</sup>。

針對潛艦在他國海域的規範另行說明，於海洋法公約第20條對潛艦經過他國領海的規範如下：「潛艇及其他水下交通工具，在領海中通過，須在海面上航行，並標示其國旗。」第三部分有關過境通行卻未如此明確規定，並無規定要在海面航行，第87條之航行自由包括潛航活動，第38條第二項之航行自由當可確定過境通行權包括潛航過境。此外公約第38、39條並未如第20條「須在海面上航行並展示其旗幟」之規定，故潛艦之過境通行權應有潛航之權利。第39條第一項C

款之通常方式係指繼續不停和迅速過境，以及不從事通過以外其他有損沿海國利益或違反海洋法公約之規定，只要潛艦於潛航通過海峽時能遵守上述原則，公約似乎未予明文禁止，由此可知，海洋法公約未排除潛航過境通行可能性。

## 伍、中華民國對於外國軍艦無害通過之規定

外國軍艦及潛艦通過我國海域時目前採取通知制，中華民國領海及鄰接區法第7條第3項規定：「外國軍用或公務船舶通過中華民國領海應先行告知<sup>16</sup>」且「外國軍用船舶欲通過中華民國領海時，應將詳細資訊，由所屬國政府、駐華使領館或代表機構，於抵達之10日前，送達外交部轉知國防部<sup>17</sup>。」若外國軍艦未通知或通知所預留之日數少於10日即通過我國領海，我國僅能向軍艦所屬國表達抗議，而不能阻礙該軍艦之通過，惟在得知該軍艦進入我國領海後，依照外國船舶無害通過中華民國領海管理辦法第14條第二項之規定，由國防部通飭所屬，予以全程監控<sup>18</sup>。

日前，中共海軍的航空母艦遼寧號編隊由東海途經臺灣海峽，如果越過海峽中線東側，進入臺灣領海則屬於「無害通過」，不過如果是在海峽中線西側公海航行，則屬於「自由航行」在公海上，中華民國政府並沒

註14：“Concern over Plutonium Transport Grows”，1992, Pal Bull, pp.526 & “Japanese Plutonium Shipment Goes Ahead”，1992, Pal Bull, pp.582.

註15：徐熙光，《國際法國際事務論叢》，臺灣商務印書館，民國82年4月。

註16：同註8。

註17：行政院植根法律網，「外國船舶無害通過中華民國領海管理辦法」，第12～15條條文說明，www.rootlaw.com.tw。

註18：陳宗吉，〈軍艦於國際海峽的過境通航權〉，《海軍學術月刊》，第30卷，第1期，1996年。

有權利干涉其自由航行的權利<sup>19</sup>。中共此次任務，除了要宣示防空識別區之外，最主要的意涵在於告知美國與日本，此區域不再是美日獨霸的天下。同時中華民國政府對此舉動僅能採取全程監控，經證實遼寧號航空母艦整個航程未逾越海峽中線<sup>20</sup>。

## 陸、案例介紹

歷史上船舶無害通過爭議的海峽多位於歐洲區域且主要發生19及20世紀，本文以歐洲區域的案例進行介紹。

### 一、科孚海峽

科孚海峽(Straits of Corfu)，位於希臘科孚島與阿爾巴尼亞南部和希臘愛奧尼亞地區之間的海峽，南北走向，長約48公里，最寬處27公里，換算15浬。1946年，英國和阿爾巴尼亞在此地爆發爭端，英國堅持在此各國應享有無害通過權，然而阿爾巴尼亞則認為：領海是國家領土主權所及，英國軍艦以戰鬥姿態進入該海峽，已經挑釁並傷害了阿國主權，故強調任何外國船隻通過該海峽前必須獲得該國的許可<sup>21</sup>。當年10月22日，兩艘英國海軍驅逐艦在海峽中觸水雷，傷亡60多人，並派軍前往海峽掃雷，遭阿爾巴尼亞的強烈抗議<sup>22</sup>。

「國際除雷委員會(International Central Mine Clearance Board)」接獲英國請求時，也裁定應先取得阿爾巴尼亞政府

同意，惟英國仍不顧一切派遣艦隊至科孚海峽北部進行掃雷，還進入阿爾巴尼亞領海，結果共割除了22顆德製錨雷(Moored Mine)並扣押做為「不法事證(Copra Delecti)」。

之後英國將此爭端提交聯合國安理會，安理會在派出調查團調查之後，建議兩國將問題提交國際法院裁決。最終，國際法院裁定英國享有無害通過權，但掃雷活動不符合無害通過的定義，認為阿爾巴尼亞應該負責通知英國海軍海峽內的水雷情況，應該對英國海軍遭受的損失進行賠償<sup>23</sup>。

但是阿爾巴尼亞並沒有執行國際法院的裁決。英國旋即行文要求阿爾巴尼亞賠償觸雷損害，惟後者不置可否。由於不滿意阿爾巴尼亞的態度，英國在1947年5月22日向國際法院提起本訴訟，這也是國際法院成立以來，作成判決的第一個案件<sup>24</sup>。

本訴訟的主要爭點為：英國主張阿爾巴尼亞對其軍艦之觸雷損害應負賠償責任，雖然阿爾巴尼亞本身沒有布雷技術，但是在委由或默許南斯拉夫於海峽布雷後，應對通行該國際海峽之船隻依習慣國際法盡通知義務。阿爾巴尼亞則抗辯認為，沒有證據證明水雷為其所委託或默許第三國設置，甚或知悉水雷之存在，故無須對英國軍艦之觸雷損害負責。相對的，阿爾巴尼亞主張海峽沿岸國有權管理他國軍艦之過境行為，英國軍艦未經阿爾巴尼亞同意通行科孚海峽並進行掃雷

註19：呂炯昌、林郁方，「領海無害通過的定義」，今日新聞，www.nownews.com，2013年11月28日。

註20：國防部網頁，發言人羅紹和11月28日記者會說明稿。

註21：D.P. O'Connell, The International Law of the Sea, Vol 1, pp.284-285.

註22：國際法院官網，www.icj-cij.org，International Court of Justice, Summaries of Judgment Orders, 1949.

註23：趙國財，周成瑜，《海事刑法專題研究成果報告書》，第6週課程研究成果報告，2009年。

註24：黃居正，〈領海、國際海峽、無害通過、自衛權〉，《臺灣法學雜誌》，第183期。

，是侵犯阿爾巴尼亞之領土主權，應負賠償責任。英國則抗辯謂軍艦享有國際海峽與領海之無害通過權，而其掃雷行動是在緊急情形下主權國的「自衛(Self-Defense)」、「自救(Self-Help)」行為，均毋須經沿岸國之同意<sup>25</sup>。

## 二、蘇伊士運河

蘇伊士運河於1869年修築通航，主要連接地中海與紅海，提供從歐洲至印度洋和西太平洋附近土地的最近的航線<sup>26</sup>。目前是世界最頻繁的航線之一，每年經此運河的貨物佔世界海運貿易量16%，每日通行量達70艘大型船舶，載重量達100多萬噸<sup>27</sup>。同時是亞洲與非洲之間的分界線與水上通道。蘇伊士運河是埃及經濟的「生命線」和「搖錢樹」，每年過往船隻通行費為埃及經濟上的外匯主要收入，通過商船經過運河按噸位繳納通行費，還要交付引水費和航標等費用。

1997年11月17日，美國海軍華盛頓號航母通過蘇伊士運河時，航母艦載機不能起飛，偵察和火控雷達不能開機，所有武器均不能處於開啟或運行狀態<sup>28</sup>。同行的洛杉磯級核動力攻擊潛艇，在通過位於埃及領海內的運河時，必須按照海洋法規定浮出水面，並且懸掛美國國旗，其電子設備和武器都要實行嚴格管制<sup>29</sup>。

## 三、直布羅陀海峽

直布羅陀海峽位於歐洲伊比利亞南島南端與非洲大陸西北角之間，是直接溝通大西洋與地中海的唯一水道，呈東西走向，長約32浬，海峽最窄處在北岸的馬羅基角與南岸的西裡斯角之間，僅7.8浬。該海峽屬國際海上通道，各國艦船、飛機均可無害通過和自由過境，具有重要的經濟和軍事地位<sup>30</sup>。自蘇伊士運河開通后，直布羅陀海峽成為大西洋與印度洋捷徑。據統計，每年通過貨船達7萬多艘次。

## 柒、結語

目前沒有任何學者或國家實踐承認在「平時」搭載軍隊的外國船舶可進入他國內水，至少在未經許可的情況下是不可能的<sup>31</sup>。針對科孚海峽的案例，兩國因領土糾紛處於交戰狀態，為了避免危險，均有正當的理由發布有關軍艦無害通過領海的法規，但仍須遵照海洋法公約原則避免禁止通行。

在第二次世界大戰之後，歐美國家對於海上軍事武力的發展，也改變了對於軍艦無害通過權的立場，相對地，後續訂定的規定讓國際社會對軍艦是否能夠在他國領海內的議題產生了「一個公約，各自表述」的結果<sup>32</sup>，各國紛紛擷取對自己有利的條款加以解

註25：同註19。

註26：黃雅玲，臺灣新生報副刊，2013年5月27日。

註27：倪海寧、畢雪濤，「外國軍艦停泊他國港口規矩」，網路城邦新聞，2007年12月13日。

註28：姜皇池，〈和平時期管轄海域內間諜活動法〉，《臺灣國際法季刊》，2004年，頁35-37。

註29：Maritime Security Review, www.marecreview.com, "Passage of US Warships", Mark Lowe, "Suez Canal Security", Sept, 2013.

註30：蘇義雄，〈論新海洋法知航行和飛越自由〉，《臺北大學法學論叢》第20期，1984年3月，頁1-54。

註31：同註21。

註32：陳志隆，《當代國際法文獻選輯》，2002年，頁314-315。

釋。

贊成軍艦享有領海無害通過權的國家引用公約第14條第1款規定：主張適用「一切船舶」的規則自然包括「軍艦在內」<sup>33</sup>，分析理由如下：公約第19條中所例如有從事「妨害沿海國之和平、善良秩序或安全」等行為，則視為非無害通過，其中明確條列舉出武器操演、航空器(軍用機具)之起飛與降落等，以及第23條所列核動力船舶與特別類型軍艦，均只有軍艦始能從事此類活動，故潛艇或其他軍艦均可納入無害通過規範的對象。

反對軍艦享有無害通過權的國家則引用第23條<sup>34</sup>，認為軍艦在他國領海的出現，便對沿海國造成威脅，加上無害通過領海的規範在於促進各國船舶的商業活動，而軍艦並非從事商務，也無法對商業活動提供任何貢獻<sup>35</sup>，隨著所挾帶的風險，勢必對沿海國家安全造成重大影響，故沿海國有權力對軍艦無害通過訂定條件，而中華民國政府機關乃是採取後者理論訂定相關法規限制與規範他國軍艦通過我國領海。

軍艦通過他國領海是否享有無害通過權，國際間在理論和實踐上存有嚴重的分歧，目前世界上對此議題的立法可分為兩大主流，第一類型為明確承認軍艦「無害通過權」的沿海國，如英國、美國、法國、德國、泰國等，他國軍艦在通過其領海時無需事先徵得其許可或批准；第二類型為否定軍艦無害通過權，對於軍艦進入其領海的國家實施監

控，主要以發展中的國家為主，他國軍艦在通過領海時要事先得這些國家的授權或許可。

對於領海主權行使之限制，最主要為外國船舶的無害通過權，海洋法公約中明白規定商船、漁船或其他私船性質的權利與義務，而軍艦、潛艦和核子動力船舶僅宣示原則性範圍，其他細節部分由各國自行協商或自訂國內法來解決，我國雖非該公約的締約國，近年來隨著國際局勢發展與海洋問題不斷延伸，雖然目前有海巡署及海洋事務推動小組協助處理與推展各項與海洋有關事務，民間團體依然持續強烈呼籲中華民國政府，身為海島型國家，必然有需要成立海洋委員會，針對國家海洋環境與主權問題進行處理。

目前由於我國的外交困境，致使國防自主權的問題上，尤其是海權的掌握產生了複雜的情況，「全程監控」以及提出「嚴正抗議」成了我中華民國唯一也是極為被動的方式，對於「侵入」我國領海甚或是內水的他國公務或軍事船舶，就筆者的建議，政府務必正視此種情況，成立正式之海洋組織，並積極加入成為國際海洋組織成員，否則，任何形式之學術研討將完全無助於中華民國海權之維護，更遑論紙上談兵了。

作者簡介：

莊曜至上尉，海軍官校97年班，美海軍官校2008年班，現服務於海龍軍艦。

註33：同註7。

註34：同註21，頁290。

註35：James Crawford and Donald R. Rothwell, *The Law of the Sea in the Asian Pacific Region Development and Prospects*, 1997, pp.206.