

對「臺海中線」與臺海安全之研究

作者／過子庸

提 要

臺灣海峽上空有一條分隔兩岸空域之無形界線，稱之為「臺灣海峽中線」。此線雖由美國在冷戰時期所劃定，未經我國及中共同意，但卻一直留存至今，成為兩岸空域之重要分界線。過去由於我空軍優於中共空軍，共機不敢挑戰此線。但中共空軍在經過現代化後，整體戰力大幅提升，共機並於1999年突破40年禁忌飛越此線，此後偶而有意或無意飛越此線。尤其自從2020年以來，由於兩岸關係趨於緊張，共機更多次飛越中線，對臺海安全造成嚴重威脅。

關鍵詞：臺海中線、戴維斯線、防空識別區、空權論

壹、前言

臺灣海峽上空有一條無形中線，維持臺灣與中共間之冷峻和平，這條線被稱為「臺灣海峽中線」（簡稱「臺海中線」，Taiwan Strait Middle Line）。此線雖然無形，卻是防衛臺灣

安全之重要空防警戒線。¹制空權對於國防安全至關重要，「空權論」倡導者「空軍之父」杜黑(Giulio Douhet)將軍就強調，為求確保國防安全，必須在戰時控制天空，以獲得制空權。²因此，臺海一旦爆發戰事，空優將是決定勝負之重要因素。³

1 我國國防專家規劃出臺灣4個層次的戰略防禦線，分為：前線（金門、馬祖等外島）、臺海中線、海岸線及底線（中山高速公路）。黃介正，〈臺灣對於兩岸軍力對比及挑戰的看法〉，李潔明、唐思合編，臺灣沒有明天（臺北市：先覺出版社，1998年），頁317-322。

2 杜黑（Giulio Douhet），制空權，曹毅風、華人杰譯（北京市：解放軍，1986年），頁75。

3 David A Shlapak, David T. Orletsky, Toy I. Reid, Murray Scot Tanner, Barry Wilson, “A Question of Balance: Political Context and Military Aspects of the China-Taiwan Dispute,” U. S.: RAND Corporation (California), p. 53.

過去我空軍戰力優於中共空軍，經常飛到對岸進行偵察任務，而共機則不敢出海挑戰。但中共空軍在經過現代化後，整體戰力提升，共機曾於1999年李前總統提出「兩國論」後，突破40年禁忌飛越中線。另外，2011年6月29日，中共蘇愷27為驅趕在大陸東南沿海執行任務之美軍U-2S偵察機，而超越中線。2015年1月中共片面宣布，在貼近中線附近劃設南北向之M503及東西向之4條航線。（圖1）由於M503航線距「臺海中線」最近僅4.2海里，許多評論家認為，中共劃定此航線，除為紓解其境內民航線擁塞外，其實還隱藏政治，甚至軍事目的。



圖1

資料來源：石之瑜，〈北京對海峽中線切香腸？〉，《自由時報》（臺北市），2015年1月19日，<http://talk.ltn.com.tw/article/paper/848638>（檢索日期：2016年2月24日）

2019年3月31日，兩架共機又飛越此中線，我政府批評中共進行挑釁。另外，自從2020年以來，由於兩岸關係趨於緊張，共機更多次蓄意飛越此中線。而且，中共飛行員在受到我飛行員警告時竟然覆稱，此中線並不存在，隨後中共外交部亦公開否認有「臺海中線」。由於此線對我空防極為重要，若兩岸對此線之默契不在，將對臺海安全造成嚴重威脅。

雖然國內媒體對此中線之報導甚多，但相關之學術研究卻不多。（表1）⁴而中共因為官方從未正式承認此線，故對岸僅有少數專家學者討論此議題，且因政治敏感性，未能進行客觀之學術探討。（表2）另外，未見國外學者討論此中線，可能是他們不熟悉此議題。根據文獻顯示，「臺海中線」早在1960年代已設立，但我國最早討論此線之學術文章卻至2004年才發表，可見學術界對此議題並不重視。為彌補此不足，本文針對此議題進行全面探討。

貳、「臺海中線」之由來

1949年大陸失守後，國民政府撤退來臺，且美國總統杜魯門不願介入中國內戰，臺灣岌岌可危。但是北韓軍隊突然越過38度線而爆發韓戰，中共派軍隊助戰，使美國與中共在韓戰中正面對抗，美國也開始積極協防臺灣。1953年韓戰結束後，中共集中力量欲對付臺灣，美國為遏止共產勢力擴張，於1954年與我國簽訂〈中美共同防禦條約〉(Sino-American Mutual Defense Treaty)，確保臺灣之安全。

此條約並無任何「臺海中線」之字眼，此線是美方為便於駐臺美軍防衛臺灣，單方面所

4 以學術期刊或專業雜誌之文章為主，若文章中僅部分討論或是報紙報導及評論之文章均不列入。

表1：我國有關臺海中線之著作
(依年份先後排列，計11篇)

作者	題目	期刊	年份
陳國銘	兩岸軍事互信機制與海峽中線？真的有嗎	全球防衛雜誌 (非學術期刊)	2004年9月
黃忠成	臺灣海峽中線意涵試論	海軍學術月刊 (學術期刊)	2004年10月
陳朝懷	臺灣海峽中線之法律定位探討	軍法專刊 (學術期刊)	2005年5月
魏靜芬	就國際法評海峽中線之適法性，避免軍事衝突之研究	國防部 (學術報告)	2006年
陳偉寬	論海峽中線之適法性與避免兩岸軍事衝突之研究	空軍軍官雙月刊 (學術期刊)	2006年4月
徐克銘	海峽中線的意義與臺灣海域的營壘劃	律師雜誌 (學術期刊)	2006年12月
高智陽	臺海中線由來秘辛	全球防衛雜誌 (非學術期刊)	2008年8月
高雄柏	臺灣海峽的中線是甚麼	海峽評論 (非學術期刊)	2009年8月
張裕明	臺灣海峽中線議題探討	東海大學政治系 碩士論文 (學術論文)	2011年
王長河	臺海中線爭議 我方因應之道	台北論壇 (非學術期刊)	2015年2月
鍾 彤	台獨使得台海中線無意義	海峽評論 (非學術期刊)	2019年5月

資料來源：作者整理

表2：中共有關臺海中線之著作
(依年份先後排列，計4篇)

作者	題目	期刊	年份
朱江明	臺海中線多少事	新世紀周刊 (非學術期刊)	2008年
燦 笑	“臺海中線”是怎樣劃定的	黨政論壇 (非學術期刊)	2008年
一 業	臺灣海峽中線是虛線，是實線，還是火線	領導文萃 (非學術期刊)	2010年
譚志強	12 門徒自投羅網，中國戰機頻過海峽中線 台海兩岸，兵兇戰危	澳門月刊 (非學術期刊)	2020年

資料來源：作者整理

劃定，此線最早被稱為「戴維斯線」(David's Line)。有關此線如何劃定之由來，根據文獻記載有兩種說法。第一種為：美國空軍於1955年成立第13航空特遣隊並進駐臺灣，協同我空軍負責防空任務，美國派戴維斯准將擔任第一任司令，⁵此線是他劃定。⁶

第二種說法為海軍葛敦華將軍之訪談記錄中稱：「1954年12月2日，我國與美國簽訂中美共同防禦條約後，美國開始與中共展開華沙會談。1958年爆發金門823砲戰後2個月，駐臺美軍向我參謀本部傳達，我方機艦只要保持在『臺海中線』以東，即可獲得安全保障。故據研判，維持海峽中線之對峙默契，係美國與中共於1958年華沙會談之協議，而做出此協議之美方代表據傳是美軍太平洋總部一位名為戴維斯之幕僚軍官。」⁷但有人認為此記錄未說明此軍官之階級及單位，葛將軍之說法也是據他人轉述，故可信度較低。⁸

另外，軍事評論家高智陽指出，第二種說法

與史實有兩點出入：第一、美「中」會談直到1958年823砲戰後，於當年9月15日才由日內瓦改到華沙舉行。而美軍駐臺協防司令部當年9月17日所頒布第201-1號作戰命令中之接戰規定(Rules of Engagement, ROE)就已提到「戴維斯線」。在短短2天內，美「中」雙方代表應無法對此棘手問題達成協議，且接戰規定也無法在如此短時間內制定完成，此為時間上之出入；第二、大使級會談應該不會有美軍太平洋總部之幕僚軍官參與，而且若有協議，也應該由雙方大使作為代表，而非幕僚人員，此為人員上之出入。⁹但許多人在探討「臺海中線」時，仍會採用此種說法。¹⁰由於我國所獲得之「華沙會談」資料尚未公開，故此說法是否正確，有待相關資料解密後才能印證。¹¹

根據以上所述，「戴維斯線」在規範臺美軍何時進入戰鬥之條件，與兩岸之軍隊無直接關係。¹²美軍駐臺協防司令部(Formosa Defense Command)於1958年9月17日頒布第201-1號作戰

5 戴維斯准將為一位黑人將軍，他畢業於西點軍校，二次世界大戰曾在北非指揮美國空軍第99驅逐隊，1994年他率領的332戰鬥隊，曾在義大利上空掩護長程重轟炸機。他與臺灣關係非常深厚，在卸任第13航空特遣隊司令後，轉任美國空軍主管計畫業務的助理副參謀長，並晉升少將。後來在1967至1968年間擔任第13航空特中將司令，期間還曾多次訪問臺灣，都受到我國熱烈歡迎。高智陽，〈臺海中線由來秘辛〉，《全球防衛雜誌》（臺北市），2008年8月號，頁100。

6 另一說法是，戴維斯統帥之第13航空特遣隊原駐防菲律賓，韓戰爆發後，美國為增加對我國軍事支援，派遣該特遣隊進駐臺灣協助空防任務。朱江明，〈臺海中線多少事〉，《新世紀周刊》（北京市），第30期，2008年，頁130。

7 黃忠成，〈臺灣海峽中線意涵試論〉，《海軍學術月刊》（臺北市），第38卷第10期（2004年10月），頁5。

8 朱江明，〈臺海中線多少事〉，頁131。

9 高智陽，〈臺海中線由來秘辛〉，頁101-102。

10 張裕明，〈臺灣海峽中線議題探討〉，《東海大學政治系碩士論文》（臺中市），2011年，頁24；陳偉寬，〈論海峽中線之適法性與避免兩岸軍事衝突之研究〉，《空軍軍官雙月刊》（臺北市市），2006年4月，頁32；徐克銘，〈海峽中線的意義與臺灣海域的營壘劃〉，《律師雜誌》（新北市），2006年4月，頁3。

11 黃忠成，〈論海峽中線意涵試論〉，頁5。

12 「交戰規則」最主要的作用是在敵我情況不是十分明確的條件下使用，例如駐伊拉克與阿富汗的美軍在進行日常巡邏與駐守時有一個明確的「交戰規則」，規定在何種情況下可使用武力。這是一種避免前線戰鬥人員因為精神緊張而實施過度暴力的必要措施。此外，「交戰規則」可以簡化指揮環節，提高效率。例如在和平時期但是可能出現衝突的任務時，公布此種規則可避免因為突發事件後來回請示，屬於一種備案性質。朱江明，〈臺海中線多少事〉，頁131。

命令中之交戰規定提到空軍交戰程序：「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，即認為有敵對行為，將予迎擊並殲滅。」¹³此線等同兩岸「楚河漢界」之軍事分界線，中共戰機不得越過進行挑釁，否則美國依照共同防禦條約，有防禦之義務。臺灣飛往金門與馬祖之民航機或是軍用運補機，則在雙方「默契」下得以例外。¹⁴此線對美國而言，具有防止中共侵臺及臺灣反攻大陸之雙重意義。

由此可知，此中線最早是國共內戰之副產品，¹⁵是美國介入國共戰爭之結果，就像越南之北緯17度線及朝鮮半島之38度線一樣。¹⁶但不同者為海峽中線是一條假想之無形界線，一般國界都是由相關國家經過談判、簽署條約並經國內立法機構同意後始成案。但「臺海中線」不同於國際法中之國界線，因為沒有任何國際條約及法律約束這條看不見之界線，故此線無任何國內法及國際法之基礎。

其實，「臺海中線」又分為空軍與海軍使用兩種，前者是一條呈東北至西南走向之直線（圖2、圖3），後者由於地球曲率影響，跟空軍略有不同，呈東北至西南走向之圓弧形，中段還有轉折。我空軍使用之坐標源於當初臺美共同防衛計劃「樂成聯盟作戰計劃」（Rochester Plan），該計劃根據〈中美共同防禦條約〉制訂，並定期更新，直到1979年才廢棄。故今日之「臺海中線」已非當初之「戴維斯線」。亦即「臺海中線」其實有三條（原有之「戴維斯線」及現在我海空軍

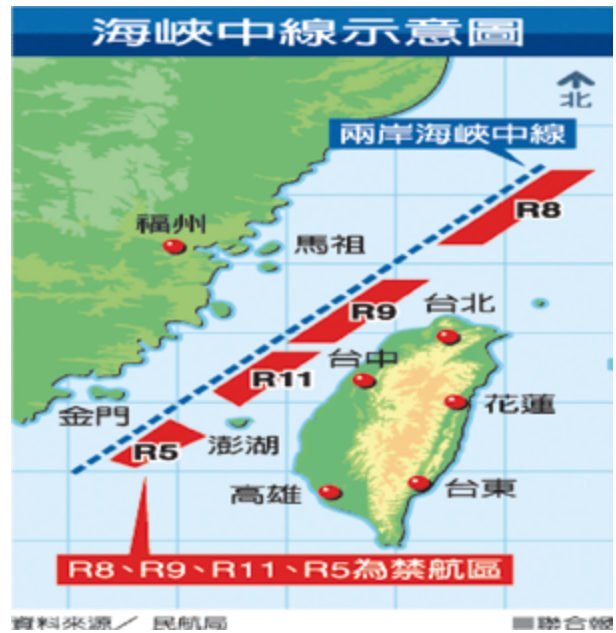


圖2

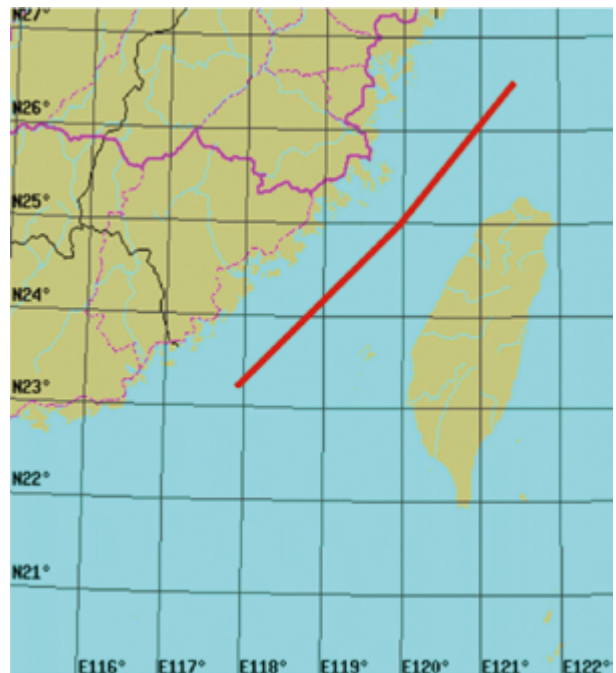


圖3

資料來源：“Taiwan Strait Middle Line,” GlobalSecurity.org (Washington, D.C.), 2005, 4, 27, <http://www.globalsecurity.org/military/world/taiwan/midline.htm>.

13 高智陽，〈臺海中線由來秘辛〉，頁101。

14 繆宇綸，〈海峽中線：因兩國論從模糊概念變成實體分隔綫〉，《新華網》（北京），2009年7月6日，<http://dailynews.sina.com/bg/tw/twchn/bcc/20090706/1734437857.html>（檢索日期：2017年8月9日）

15 〈直航對臺北市市飛航情報區的影響〉，頁54。

16 一業，〈臺灣海峽是虛線，是實線，還是火線〉，頁54。

分別使用之中線），而一般人較熟悉者為臺海上空之中線。這三條線座標顯示，以「戴維斯線」較接近臺灣，我國公布之空中中線則較接近大陸。（參見表3）

表3：三條臺灣海峽中線座標

美軍之「戴維斯線」	
北緯	東經
21度(21°N)	119度(119°E)
23度30分(23°30'N)	119度(119°E)
26度(26°N)	121度(121°E)
26度向東延伸 (26°N向東延伸)	
我空軍使用之「臺海中線」	
27度(27°N)	122度(122°E)
23度(23°N)	118度(118°E)
我海軍使用之「臺海中線」	
26度30分(26°30'N)	122度23分(121°E23'N)
24度50分(24°50'N)	119度59分(119°E59'N)
23度17分(23°17'N)	117度51分(117°E51'N)

資料來源：張裕明，「臺灣海峽中線議題探討」，
《東海大學政治系碩士論文》（臺中市），2011年，頁26。

參、我國對「臺海中線」之立場

我國對此線之立場隨著時間及兩岸情勢變化，可分三個階段：從一開始不承認，到後來默認，現在則承認並加以維護。兩岸分立後，當時我政府還懷有反攻大陸之企圖，故不願接受此線，我國海空軍仍穿越此線，並在大陸沿海及上空進行巡邏，美軍亦未限制我戰機與軍艦活動範圍。¹⁷由於當時東南沿海尚有大量島嶼控制在我國手中，海空軍幾乎每天跨過此線進行活動，戰機甚至深入大陸進行偵察。¹⁸

兩岸勢力在臺海出現消長現象，首先是在海軍方面，1965年5月1日爆發之小戰役「東引海戰」，終止我艦艇在東引附近海域巡弋之任務。¹⁹同年8月6日爆發之「86海戰」²⁰，我國章江、劍門兩艘戰艦遭擊沉，造成22位軍官與175位士兵壯烈成仁。這兩次海戰均發生在中線以西，靠近大陸沿海。海戰受重創後，不但讓前總統蔣中正反攻大陸之夢破碎，²¹也使我海軍接受海上中線之事實，成為海軍巡邏之界線，但從臺灣本島到金門、馬祖等外島之航線則例外。²²

雖然我海軍受到挫敗，但空軍仍優於中共空軍，因此仍然持續飛越中線。1967年1月13日兩岸空軍在金門附近上空爆發空戰，史稱「113空戰」。由石貝波與胡世霖上尉駕駛之F-104星式

17 萬鈞，〈臺媒解讀臺海中線：八六海戰後臺被迫接受〉。

18 朱江明，〈臺海中線多少事〉，頁130。

19 東引鄉公所，〈東引「五一海戰」〉，《東引鄉誌》（連江縣），2002年3月26日，http://www.matsu.idv.tw/board/board_view.php?board=3&pid=1716&link=1716&start=70（檢索日期：2017年4月27日）。

20 中共方面稱為「東山海戰」。參見燦笑，〈臺海中線是怎樣劃定的〉，《黨政論壇》（幹部文摘）（北京市），第11期，2008年，頁59。

21 這場海戰事實上是及其機密的「國光計畫」的一部分，而該計畫的目的即在反攻大陸。參見傅建中，〈「八六海戰」的劫後之花〉，《中國時報》（臺北市），2011年1月7日，版A26。

22 〈直航對臺北市市飛航情報區的影響〉，頁54。

(Star Fighter)戰機，擊落2架米格19戰鬥機，²³中共則聲稱擊落我1架戰機。²⁴這是兩岸最後一場空戰，此後共機未敢再挑戰我空軍。但我空軍仍然持續飛越中線對大陸進行偵巡任務，甚至進入大陸領空進行偵照。

直到1999年，李前總統提出「兩國論」後，中共為對我國進行武嚇，派遣蘇剴戰機挑戰此中線，²⁵使我軍機再也無法深入大陸地區。²⁶從此以後，「臺海中線」成為兩岸空軍勢力之分隔線。²⁷由上述可知，過去由於我國之「反攻大陸」政策，故不願意接受美軍所劃之中線。但自從我國改為「防衛固守」戰略後，反而希望此中線能成為兩岸之分界線。²⁸但是，當時我政府仍未公開承認此中線。

這是一條從來未被兩岸公開與正式接受之虛線，²⁹亦無任何法律文件記載。我國於1992年公布之「臺灣地區與大陸地區人民關係條例」，雖有許多規範大陸船舶、飛機接近臺灣之規定，但未提及此線。我政府多年來也未公告此線之座

標，直到2004年5月26日，國防部部長李傑在立法院答覆質詢時，才首次公佈此線之具體位置，讓此中線從模糊之概念，變成明確之分界線。³⁰

現今，只要共機越過「臺海中線」，我媒體就會大肆報導及評論。例如2011年6月29日，中共蘇愷戰機為驅趕在東南沿海執行任務之美國偵察機而飛越中線，民進黨立委認為中共在挑釁，國防部應要求中共道歉。前副總統呂秀蓮也抨擊馬總統，對中方跨越海峽中線之無作為態度。³¹時事評論者陳宗逸批評，共機越界不但危害國家安全，並顯示藍綠陣營皆漠視國防安全。³²另外，2015年中共要求開放「臺海中線」時，《自由時報》就評論稱，此中線若失守，臺海將變中國之內海。³³

此顯示我各界已普遍認為「臺海中線」是一道重要防空警戒線，但國內少數人持不同意見，如《中國時報》2015年1月27日社論就以「不必把海峽中線當萬里長城」為題評論稱，開放中線可解決兩岸航路不足、運輸緊張問題。³⁴另當

23 張幸真，〈不獨人間向晚晴—成大的飛機群〉，《成大校刊》（臺南市），236期，2012年，頁29。

24 我方F-104G飛官楊敬宗少校在返航途中，於澎湖島西南方「進雲」後離奇失蹤。有一說為機件故障墜海，另一說為被大陸飛行員胡壽根擊落。

25 繆宇綸，〈海峽中線：因兩國論從模糊概念變成實體分隔線〉。

26 王立楨，飛行員的故事（臺北市：旗林文化出版社，2009年），頁125。

27 陳朝懷，〈臺灣海峽中線之法律定位探討〉，頁36。

28 李傑部長於立法院立所公布之「臺海中線」座標並非是法律公告之行為，因此不具法律效果，僅有政治及軍事上之意義。魏靜芬，〈就國際法評海峽中線之適法性，避免軍事衝突之研究〉，《中華民國國防部》（臺北市），2006年，頁16。

29 一業，〈臺灣海峽是虛線，是實線，還是火線〉，領導文萃（福建省），第20期（2010年10月），頁55。

30 〈直航對臺北市市飛航情報區的影響〉，《世界民航雜誌》（臺北市），第141號（2009年4月），頁54。

31 呂秀蓮，〈日漸消逝的臺灣海峽中線〉，《玉山周報》（臺北市），第115期，2011年9月30日，<http://bit.ly/2LX7TGh>

32 陳宗逸，〈蘇愷越界危害國安 有利老英考驗小英〉，《玉山周報》（臺北市），第115期，2011年9月30日，http://www.dgnet.com.tw/articleview.php?product_id=2683&issue_id=2642（檢索日期：2016年3月3日）

33 彭顯鈞，〈海峽中線若失守 臺海變中國內海〉，《自由時報》（臺北市），2015年6月27日，<http://news.ltn.com.tw/news/focus/paper/892995>（檢索日期：2016年5月7日）

34 〈不必把海峽中線當萬里長城〉，《中國時報》（臺北市），2015年1月27日，<http://www.chinatimes.com/newspapers/20150127000506-260109>（檢索日期：2017年2月24日）

時清華大學黃居正副教授也認為應廢棄此中線，因為我國若繼續主張此線，就是將自1971年聯大2758號決議後，作為國際法之「事實實體」(de facto entity)，漸次藉由1996年舉行首次總統直選、對抗中共之飛彈威脅，到2007年民進黨全代會通過「正常國家決議文」等求取獨立之努力，全盤拋棄。³⁵

肆、中共對「臺海中線」之立場

中共對此中線之立場，從其過去各界之言論觀察，亦可分為三個階段。中共與臺灣一樣，起先不承認，到後來「默認」，現在則公開否認。首先，中共在毛澤東主政時期，宣稱要「解放臺灣」，甚至要以武力「血洗臺灣」。他後來發現無法達成此目標，但仍堅持「一中」原則，反對任何可能製造「兩個中國」之事情，³⁶故不承認美國在臺海所劃之中線。

到鄧小平時期，雖然不再喊「血洗臺灣」，但還是將「統一臺灣」視為首要任務。鄧小平於1978年第11屆三中全會時呼籲要「實現祖國統一大業」，並於次(1979)年元旦發表「告臺灣同胞書」，雖然提出「和平統一祖國」之對臺工作方針，但是未承諾放棄對臺用武。³⁷後來之繼任者江澤民、胡錦濤及習近平，雖主張「和平統一、

一國兩制」，但卻從未表示放棄以武力作為最後之統一手段。

因此，中共官方對於「臺海中線」之看法未曾變動，歷任領導人也未公開提及此線。中共之所以不願公開承認此中線，因為此線等於是分裂領土之界線。在中共官方刻意掩蓋之下，許多國外及大陸學者並不清楚此中線之存在。³⁸但在李前總統拋出「兩國論」後，尤其是陳前總統上臺後，這條線逐漸被臺獨人士重視，成為「一邊一國」分界線之法理依據。中共認為若將此線「實線化」，等於分裂國家。³⁹

雖然中共領導人未公開提及「臺海中線」，但是其媒體、官員及學者卻偶而提及。例如，香港《文匯報》在未經證實前，於2004年5月24日錯誤報導稱，一批臺灣軍機飛越中線，並稱「一旦臺灣軍事飛機飛越海峽中線，將予擊毀。」中共前「國臺辦」主任王毅於2009年7月2日在接見臺灣立法委員考察團時，要求臺灣應開放中線，以提高兩岸對飛航班；中共資深臺灣問題評論員海洋也表示，臺灣應該廢除此中線；⁴⁰《中華網論壇》於同年11月4日刊載，中共央視曾播放過「臺海中線」態勢圖。(圖4)⁴¹

上海「臺灣研究所」副所長倪永杰於2015年表示，為適應市場需要及兩岸和平發展，呼籲

35 黃居正，〈對中國片面發布M503等新航路的法律評估與因應建議〉，《新世紀智庫論壇》（北京市），2015年3月30日，頁33。

36 姚有志、陳宇主編，毛澤東大戰略（北京市：解放軍出版社，2008年），頁307-316。

37 姚有志、黃迎旭主編，鄧小平大戰略（北京市：解放軍出版社，2008年），頁219-234。

38 陳偉寬，〈論海峽中線之適法性與避免兩岸軍事衝突之研究〉，頁34。

39 一業，〈臺灣海峽是虛線，是實線，還是火線〉，頁55。

40 海洋，〈海峽中線 應該廢除〉，《中國評論新聞網》（香港），2009年7月11日，<http://hk.crntt.com/doc/10101/1/9/2/101019206.html?coluid=33&kindid=2411&docid=101019206>（檢索日期：2017年6月13日）

41 〈央視曝光：中國空軍臺灣海峽中線部署態勢圖〉，《中華網論壇》（北京市），2009年11月4日，http://big5.china.com/gate/big5/military.china.com/zh_cn/06/11078236/20091104/15689894.html（檢索日期：2017年12月5日）



圖4

資料來源：〈央視曝光：中國空軍臺灣海峽中線部署態勢圖〉，《中華網論壇》（北京市），2009年11月4日，http://big5.china.com/gate/big5/military.china.com/zh_cn/06/11078236/20091104/15689894.html（檢索日期：2018年10月14日）

臺灣應該開放中線。⁴²2016年7月1日，我國海軍131艦隊金江號巡邏艦誤射雄風三型反艦飛彈，上海政法學院教授倪樂雄接受《中央社》採訪時表示：「如果飛彈誤射過海峽中線，陸方會根據情況表達抗議，重則也可能引發戰爭，嚴重程度取決於臺海的政治局勢。」⁴³

另外，同年12月2日，蔡總統與美國總統當選人川普通話後，中共鷹派媒體《環球時報》社

論抨擊川普未來可能將「一個中國」政策當做籌碼敲詐，並建議中共重新制定臺海政策，將軍事鬥爭作為主要選項之一，甚至必須打破「臺海中線」，在必要時共機可飛越臺灣。⁴⁴上述中共官員、學者及媒體對於「臺海中線」之論述，似乎未受到中共官方禁止。此顯示，中共對於「臺海中線」採取一種默認態度。

但是自從2020年以來，由於兩岸關係趨於緊張，共機多次飛越「臺海中線」。尤其是美國國務次卿克拉奇(Keith Krach)於9月訪臺時，多架共機於9月18日飛越中線。這是自1999年李前總統提出「兩國論」後，最多共機故意飛越中線之事件。中共外交部發言人汪文斌於9月21日在例行記者會，針對媒體詢問「共軍戰機逾越海峽中線」一事，回覆稱「不存在所謂的『海峽中線』」，等於中共官方公開否認此中線之存在。

伍、美國對「臺海中線」之立場

在討論兩岸關係時，絕對不可忽視美國之角色，關於「臺海中線」之議題亦是如此。美國對於「臺海中線」之立場，亦可分為三個階段。美國是最早在臺海劃定中線之主事者，故在第一階段時，美國承認此中線之存在。但是美國於1979年與臺灣斷交後，因為遵守中共之「一中原則」，就未再提及此中線。故在第二階段時，美國是否承此中線之存在。

但川普總統上台後，美「中」關係趨於緊

42 賴錦宏，〈陸學者：臺太過敏感 市場需求〉，《世界新聞網》（紐約市），2015年1月14日，<http://bit.ly/2LTzCHR>（檢索日期：2017年2月15日）

43 〈雄三誤射若過中線 陸專家：現勢決定後果〉，《聯合報》（臺北市），2016年7月1日，<http://udn.com/news/story/7331/1800257>（檢索日期：2018年9月11日）

44 〈環時：中國須打破「台海中線」 必要時讓空軍飛越台灣〉，《ETtoday新聞雲》（臺北市），2015年12月15日，<http://bit.ly/2LRdL3x>（檢索日期：2018年11月16日）

張，美國強力支持臺灣，美國官員才又再度提及「臺海中線」。例如，兩架共機罕見地於2019年3月31日飛越中線，時間長達10分鐘。美國曾表示這是明顯破壞臺海現狀之行動，時任美國國家安全顧問之波頓(John Bolton)於當年4月2日公開指責共機挑釁行為。我外交部立即發布英文新聞稿，感謝波頓之支持。⁴⁵

另外，中共不滿美國國務次卿柯拉克(Keith Krach)於2020年9月17訪臺，共機於9月18、19

日連續越過中線。後來，我國防部於10月8日證實，美軍一架MC-130J運輸機，當天沿著中線由北往南飛行。不少分析指出，此軍機是在給北京畫線，要求中共尊重兩岸數十年來之「中線默契」，否則美軍可能有其他反制行動。⁴⁶由美國官員之言論及美軍之行為觀之，在第三階段時，美國雖未公開承認「臺海中線」，但卻間接承認此線之存在。(美「中」臺對中線之立場請參閱表4)

表4：美「中」臺對「臺海中線」之立場

	臺灣	中共	美國
第一階段 兩岸軍事對抗時期	不承認 蔣中正時期	不承認 毛澤東時期	承認 美軍劃定
第二階段 兩岸冷和時期	默認 蔣經國主政後	默認 鄧小平主政後	不承認 臺美斷交後
第三階段 兩岸關係緊張時期	承認 2004年5月26日，國防部部長李傑在立法院答詢時，公佈此線之具體位置。	否認 2020年9月21日，中共外交部發言人汪文斌在例行記者會稱此線不存在。	間接承認 1. 2019年4月2日，美國安顧問波頓指責共機飛越中線。 2. 2020年10月8日，我國防部稱美軍運輸機沿中線飛行。

資料來源：作者整理

陸、中共對臺海安全之威脅

過去中共空軍由於實力薄弱，共機一直不敢挑戰「臺海中線」。雖然在軍事現代化後，其空

軍實力大為提升，但是仍未敢挑戰此線。直到李前總統於1999年7月9日提出「兩國論」後，共機不但多次出海，並7月30日飛越此中線。⁴⁷「兩國論」發表後之三個星期期間，兩岸軍事情勢可

45 “MOFA thanks Bolton, Pentagon for strong response to Chinese fighter jets’ incursion into Taiwan Strait median line,” Ministry of Foreign Affairs, Republic of China (Taiwan), April 2, 2019, https://www.mofa.gov.tw/en/News_Content.aspx?n=1EADDCFD4C6EC567&s=68B4D63AF64664AB (access: December 10, 2020).

46 〈台海無中線？美軍戰機給北京的明暗示〉，《聯合報》（臺北市），2020年10月10日，<https://udn.com/news/story/6809/4924865>（檢索日期：2020年11月12日）

47 王長河，〈當代中共空軍戰略演變及其對臺海地緣政治之影響〉，《國立政治大學外交學系戰略與國際事務碩士在職專班論文》（臺北市），2003年，頁2。

說是非常險峻，⁴⁸因為共機大舉出海，不但頻頻逼近中線，甚至數度越線。⁴⁹此相較於1999年之前，共機不敢出海及跨越「臺海中線」之現象，實不可同日而語。

此危機平息後，共機不再故意挑釁此線。但仍偶而傳出共機越界之事，例如2011年6月29日2架蘇愷27戰機，為驅趕在東南沿海執行任務之美軍U-2S偵察機，其中一架越過中線，我國防部稱此非蓄意挑釁行為，此後未有共機飛越中線。縱然我國於2016年發生第3次政黨輪替，中共軍方也未派戰機挑釁中線。當年11月25日，4架共機在太平洋上空朝西北方飛行，飛越宮古海峽後往東海方向飛去。另2架蘇愷30經巴士海峽向東飛至太平洋，與前4架會合後一起飛往東海返陸，等於沿著臺灣繞一圈，但是並未挑戰「臺海中線」。後來，共機多次進行繞臺演習，例如轟-6K型轟炸機甚至於2017年7月，進行環臺飛行遠航訓練（圖5），也未直接飛越此中線。

但是自2020年以來，由於兩岸關係趨於緊張，共機多次飛越「臺海中線」。尤其是美國國務次卿克拉奇(Keith Krach)於9月訪臺期間，多架共機於9月18日飛越中線。這是自1999年李前總統提出「兩國論」後，最多共機故意飛越中線之事件。對此，總統蔡英文表示，這是中共對臺灣進行武嚇之行為，呼籲中共克制。而中共外交部發言人汪文斌卻公開反駁此中線之存在，顯示中共有改變臺海現狀之企圖。

中共由原先之「不敢挑戰」中線，至「偶而挑釁」，現在則「公然及經常挑釁」，對臺



圖5

資料來源：王炯華、林修卉，〈得寸進尺 中國轟6逼近臺海中線〉，《蘋果日報》（臺北市），2017年7月26日，
<https://tw.news.appledaily.com/international/daily/20170726/37728216/>（檢索日期：2018年9月27日）。

海之安全造成嚴重威脅。由於此線僅是兩岸間之一條默契線，並非是一條不容背棄之軍事區隔線，而默契則隨時可以打破。⁵⁰2020年以來，共機多次飛越此線，就是在測試臺灣底線。中共正在強化其軍事力量，並為奪取臺灣做準備，一旦時機成熟，必要時可能破壞對中線之默契。若此中線之默契遭到破壞，兩岸即可能進入戰爭狀態。

美國總統大選前，美「中」關係緊繃，連帶影響兩岸關係，當時中共軍機連續逾越台海

48 蘇起，〈做而不說的兩國論〉，《國家政策論壇》（臺北市），第1卷第5期，2001年7月，頁80。

49 劉屏，〈海峽中線的越界遊戲〉，《中國時報》（臺北市），2011年8月11日，版A 21。

50 陳朝懷，〈臺灣海峽中線之法律定位探討〉，《軍法專刊》（臺北市），第51卷第5期，2005年5月，頁39。

挑釁侵擾，迫使我空軍緊急起飛驅離，並以防空飛彈追蹤監控，台海上空一度非常緊張。後來由於美國大選結果符合中共之期待，共機雖然仍持續在我西南防空識別區內活動，但是不再直接穿越「臺海中線」，可見中共仍將此中線視為是兩岸間之一條軍事分界線。且從美軍近期在臺灣海峽之海域及空域活動觀之，美國再度將此線視為共機之紅線，此對共軍有一定嚇阻作用，也對我國之安全有所幫助。

柒、結語

第二次世界大戰結束後，世界上留下四條分隔兩個敵對政治團體之界線，包括分隔南北越之17度線、東西德之柏林圍牆、南北韓之38度線及臺海之「臺海中線」。這四條線有一個共同點，就是都由第三國所劃設，被分隔雙方均為同文同種之民族。南北越之17度線後來被北越突穿，導致越南被赤化。柏林圍牆因民主浪潮被推倒，兩德完成統一。迄今仍留下分隔南北韓之38度線及兩岸之「臺海中線」。

由於我國公布之「臺海中線」是在我國空軍較強時所劃設，故較接近大陸，⁵¹因此中共不願承認此線。現今中共空軍在軍力逐漸提升後，已經不願再默認此線。國防大學法律學系主任魏靜芬教授就表示：「海峽中線並非不容背棄之軍事區隔線，默契隨時可以被打破，雖然兩岸不願輕啟戰端，但以海峽中線為對峙之默契係基於實力為後盾，唯有建構相當之軍事實力，始有維繫此種默契之可能。」⁵²因此，我政府必須加強國防

武力之建設。

而維護臺海安全之有效方法除軍事外，建立兩岸互信機制亦為重要方法。早在1998年4月17日，時任行政院長之蕭萬長就表示，願意與中共建立「軍事互信機制」；2000年總統大選時，候選人陳水扁與連戰亦將此事列入政見；2002年〈國防報告書〉更首度提出「建立兩岸軍事互信機制」，並提到雙方機艦不越過中線；2004年之〈國防報告書〉中有關「建立兩岸軍事互信機制」中程階段，提到簽屬〈臺海中線東西區域軍事信任協定〉；2005年「胡連會」曾就兩岸建立「軍事互信機制」取得共識；馬前總統亦有意與對岸建立此機制，⁵³但迄今均未能實現，顯示此問題之複雜與敏感性。

如前言所述，「臺海中線」未被中共官方承認，及未受到中共學者重視，此屬正常之事；雖然我國有賴此線維護空域之安全，但是卻未得到學界之重視，有關此議題之論述甚少。由於此中線可凸顯兩岸分治之事實，故值得學者進行深入探討，俾利我政府在國際社會中，掌握兩岸關係之話語權。希望本文能達到拋磚引玉之效果，並提供有意探討「臺海中線」議題之學者參考。

作者簡介

過子庸 博士

政治大學外交系博士

51 陳國銘，〈兩岸軍事互信機制與海峽中線？真的有嗎〉，《全球防衛雜誌》（臺北市），2004年9月，頁94。

52 魏靜芬，〈就國際法評海峽中線之適法性，避免軍事衝突之研究〉，頁15。

53 高智陽，〈臺海中線由來秘辛〉，頁105。