

摘 要

聯合國第三屆海洋法會議所通過之《海洋法公約》，雖然架構起用於國際航行海峽之「過境通行制度」，然卻也確認所謂「國際海峽」不必然均須應適用「過境通行制度」。《海洋法公約》根據各種不同地理情況與政治考量，將國際海峽分門別類，海峽沿岸國之管轄強度各自不同，適用各種有所區別之通過制度，包括有「過境通行制度」(the regime of transit passage)、「不得停止之無害通過制度」(the regime of non-suspendable right of innocent passage)、「無害通過制度」(the regime of innocent passage)、以及由「特別條約規範之通行制度」。每一個案均必須考量其特殊性，綜合一切相關條件為判斷。亦因如是使得臺灣海峽與澎湖水道在國際海洋法上定位問題有其多樣性及複雜性。本文認為臺灣海峽，本身因寬度較寬，基於《領海法》規定十二海浬之領海，中央即存有專屬經濟區航道，因而符合《海洋法公約》第三十六條規定，雖仍是廣義之「用於國際航行之海峽」，然並不當然適用「過境通行制度」，而應分別適用各該水域性質之通行制度。臺灣海峽海峽水域中屬於我國領海水域部份，適用有關《海洋法公約》第二部份之領海通行規定，亦即適用「無害通過制度」；至於領海外界線外之專屬經濟區水域，則適用第五部份之專屬經濟區相關航行規定制度，原則上第三國船舶得享有航行權，第三國飛機享有飛越權。至於「澎湖水道」，雖然行政院所通過基線將之內水化，然因該水域原先並非我國內水，因採直線基線而內水化，將發生仍需適用過境通行制度之結果，並未能真正提升我國對該海道之管制能力，是以本文認為最佳選擇方法應為將之定位為「海島／大陸例外型海峽」，僅開放適用「不得停止之無害通過制度」。然而上述選擇均因《領海法》實質上承認外國軍艦之無害通過權而實益有限，是以本文認為《領海法》第三條、第七條第三項與第十三條之規定，實有諸多缺失，有必要再細細思索。