

# 由克赤海峽法律地位衝突論臺灣海峽 通行權問題\*

顧志文

國防大學政治學系助理教授

## 摘要

克赤海峽為連接黑海與亞速海（Sea of Azov）的唯一通道，海峽通行權不管是對俄羅斯或烏克蘭或第三國都不曾發生重大問題，隨著2014年俄羅斯兼併克里米亞半島，2015年俄羅斯重啟克里米亞大橋建設後才衍生出通行權問題。然反觀臺灣海峽為連接東海與南海的海上交通要道，近來每當美國及他國軍艦通過臺灣海峽時，中國大陸軍艦即尾隨或驅離，對海峽通行權造成若干程度的影響，也提高了發生擦槍走火的可能性。2018年11月25日克赤海峽所發生的衝突事件對臺灣海峽通行權問題的啟發在於：俄羅斯利用扼控克里米亞半島之機，藉海域管轄權而限縮船舶進出克赤海峽與亞速海的通行權；同樣地，中國大陸亦可能仿效俄羅斯於克赤海峽的行為，藉在不違反《公約》前提下強化其海域管轄權而限縮外國船舶航行臺灣海峽的通行權。本文採用類比法，以克赤海峽事件所造成的通行權問題類比到臺灣海峽，作為中國大陸為限縮通行權所可能採取方式之國際法分

---

\* 作者誠摯地感謝三位匿名審查人給予本文的指正和意見，對於本文的法律論述予以強化，充實部分疏漏之處，惟一切文責仍由作者本人承擔。

析；據此，本文主要探討以下問題：第一，何謂「用於國際航行的海峽」及其通行權之立法背景？第二，克赤海峽是否為「用於國際航行的海峽」及其通行權問題？第三，「用於國際航行的海峽」周遭沿岸國及使用國的權利與義務關係為何？第四，臺灣海峽法律地位及其通行權的法理分析；第五，影響臺灣海峽通行權之可能性分析。

**關鍵詞：**臺灣海峽、用於國際航行的海峽、過境通行權、克赤海峽事件、通行權

\* \* \*

## 壹、前言

2018年11月25日三艘烏克蘭軍艦由黑海的敖得薩（Odessa）港口準備行經克赤海峽（Kerch Strait）時被俄羅斯巡邏艇所攔截，俄羅斯政府扣押軍艦並俘獲船員數名，俄國宣稱烏克蘭軍艦未獲批准侵入俄國領海；但烏克蘭宣稱已依相關程序提前向俄國告知通過的航道計畫（European Parliament 2018; Cruickshank 2018）。<sup>1</sup>本起事件主要延續於2014年克里米亞脫離烏克蘭併入俄羅斯後，重啓連結克里米亞半島與俄羅斯塔曼半島（Taman Peninsula）的克里米亞大橋所衍生的問題。烏克蘭於2016年9月16日依據《聯合國海洋法公約》（United Nations Convention on the Law of the Sea，以下簡稱《公約》）（United Nations 1982）第287條向海牙常設仲裁法庭（The Permanent Court of Arbitration）提起關於黑海、亞速海（Sea of Azov）與克赤海峽沿岸國的權利爭端訴訟（PCA 2017）。然而，2017年2月28日中國大陸國務院頒佈「十三五現代綜合交通運輸體系發展規劃」，其中提到未來將在臺灣海峽間建造連結臺灣與北京的鐵路基礎建設，不管是透過跨海大橋或海底隧道的方式完成（中國政府網 2017），雖然目前由於兩岸的氛圍並不太可能發生，而且建造跨海大橋須兩岸共同協商之，但此訊息是個警訊。此外，由於臺灣海峽為連接東海

<sup>1</sup> 克赤海峽在地理上為連結黑海（Black Sea）及亞速海（Sea of Azov）的通道。

(the East China Sea) 及南海 (the South China Sea) 之重要海上交通線，美軍及它國軍艦為捍衛航行自由權頻頻通過臺灣海峽，在通過的同時，中國大陸海軍亦全程掌握並跟隨 (Associate Press 2020)。再者，克赤海峽與臺灣海峽兩旁的領土在歷史上都曾經被單一國家所治理，視其為歷史上領土的一部分，加上兩海峽都為重要的海上交通線，俄羅斯及中國大陸都亟力擴展其在《公約》可允許的範圍內對海峽的管轄力度。

本文採用「類比法」，藉由兩種現象之間所存在特有的相似關係，對其中一種已知的現象作為分析基礎，另經由相似關係藉以類推另一新現象的方法 (莊道明 2012)。是以，克赤海峽的衝突事件對臺灣海峽通行權問題的啟發在於：俄羅斯利用扼控克里米亞半島之機，藉海域管轄權針對由克赤海峽進入亞速海的船舶予以限縮其通行權；相同的，中國大陸是否可能仿效俄羅斯於克赤海峽的行為，藉在不違反《公約》前提下的海域管轄權而限縮外國船舶航行臺灣海峽的通行權？這即是本文欲探討的重點。承上，有鑑於上述兩海峽所發生的現象都牽涉到海峽法律地位及通行權等相關國際法問題；據此，本文有必要藉由國際法角度探討以下問題：第一，何謂「用於國際航行的海峽」及其通行權之立法背景？第二，克赤海峽是否為「用於國際航行的海峽」及其通行權問題？第三，「用於國際航行的海峽」周遭沿岸國及使用國的權利與義務關係為何？第四，臺灣海峽法律地位及其通行權的法理分析；第五，影響臺灣海峽通行權之可能性分析。

## 貳、「用於國際航行的海峽」及其通行權之立法背景

海峽 (straits) 並未在1958年《領海及鄰接區公約》(Convention for the Territorial Sea and the Contiguous Zone, 以下簡稱《領海及鄰接區公約》) 與《公約》中被定義，根據字面上的解釋指涉為一狹長而連接兩個海域的海道 (Churchill and Lowe 1991, 87)。由於《領海及鄰接區公約》僅提出沿海國可主張領海但未明定寬度為何，直至1982年《公約》才明確訂出領海寬度為12浬，領海寬度的增加可能把原用於國際航行海峽的部分變為領海，勢必影響到飛越與航行自由權不得不對海峽的通行權予以規定，尤其是以美國與蘇聯為首

主要支持建立一套「用於國際航行的海峽」之制度，以區別用於通過領海海峽的通行制度（丘宏達 2014, 614-615; United Nations 1958; Nandan and Rosenne 2003, 284）。因此，本段嘗試經由《科甫海峽案》（Corfu Channel Case）判例、《領海及鄰接區公約》與《公約》有關海峽條文之解釋與比較，藉以釐清用於國際航行海峽的條件與種類，以及各國船舶在上述海峽之通行權。

首先，1895年歷史最悠久的國際法學會（Institut de Droit International）針對海峽制定相關規範，假若海峽座落於兩國之間，其海峽寬度未超過12浬，則沿岸國得以行使領域管轄權（territorial jurisdiction），但沿岸國不得基於任何理由關閉海峽影響通行權（Mangone 1987, 394）。1930年海牙編纂會議（The Hague Codification Conference）雖討論國際海峽通行問題，但仍認為是外國船舶通過海峽沿岸國領海的無害通過問題，直到1949年的《科甫海峽案》才定義用於國際航行之海峽（姜皇池 1999, 7-9）。該案法官指出：決定是否為國際航行海峽的條件在於：海峽連接公海兩個部份的地理狀況，以及用於國際航行的事實（ICJ 1949, 28）。<sup>2</sup>也就是滿足用於國際航行的海峽具有「地理上」與「功能上」的兩個條件（Nandan and Rosenne 2003, 317）。

其次，就《領海及鄰接區公約》第16條第4項規定進行觀察：在公海之一部分與公海另一部分或外國領海之間供國際航行使用之海峽，不得停止外國船舶的無害通過（United Nations 1958）。<sup>3</sup>此規定在說明若海峽為連接兩公海的水域，或是公海與沿岸國領海間連接的水域，皆可被視為國際航行使用之海峽，外國船舶行經連接領海之海峽時，沿岸國不得停止外國船舶的無害通過權（姜皇池 1999, 13）。

再者，針對《公約》第三部分第36、37條與第45條1項b款進行綜合觀察：在公海或專屬經濟海域的一個部分和公海或專屬經濟海域的另一部分之間

<sup>2</sup> 部分英文為“...in the opinion of the Court the decisive criterion is rather its geographical situation as connecting two parts of the high seas and the fact of its being used for international navigation...”

<sup>3</sup> 部分英文為“...There shall be no suspension of the innocent passage of foreign ships through straits which are used for international navigation between one part of the high seas and another part of the high seas or the territorial sea of a foreign State.”

用於國際航行的海峽：在公海或專屬經濟海域的一個部分和外國領海之間「用於國際航行的海峽」。前國際海洋法法庭（International Tribunal for the Law of the Sea）法官卡米洛斯（Camino）就1949年《科甫海峽案》判決結果表示，法官之所以不考量科甫海峽是否為必要航道或備用航道的原因在於：連接公海間的海峽中，僅有幾個海峽可以符合此一條件，如直布羅陀海峽（Strait of Gibraltar），若將此一嚴格條件列入，則對國際海峽適用性問題之討論並無太大助益，因此只要是國際航行有用之海峽，即符合「功能」條件；另外只要此海峽是連接公海或專屬經濟海域與公海或專屬經濟海域之航道，皆可算是《公約》所稱之「用於國際航行的海峽」（Camino, Cogliati-Bantz 2014, 136-138; United Nations 1982）。

公海、專屬經濟海域與公海、專屬經濟海域或領海間等航道，只要符合「地理」與「功能」條件，即可稱為「用於國際航行的海峽」，以下就上述條文所述之四種類型海峽作一整理（Van Dyke 2014, 33-35），以期作為判斷是否為「用於國際航行的海峽」之基礎。

第一，以《公約》第37條所列舉之海峽，即公海或專屬經濟海域之一部分和公海或專屬經濟海域的另一部分之間用於國際航行的海峽，如馬六甲海峽連結印度洋及南海（United Nations 1982; Van Dyke 2014, 33）。

第二，以《公約》第35條第c項所列舉之海峽，即某些海峽通過的法律制度，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。如洛桑條約（Treaty of Lausanne）下的土耳其海峽，其連接黑海及地中海（United Nations 1982; Van Dyke 2014, 33）。

第三，以《公約》第38條第1項所列舉之海峽，若海峽是由海峽沿岸國的一個島嶼與該國大陸所形成，而且該島向海之一面存有在航行和水文特徵方面同樣方便的一條穿過公海，或穿過專屬經濟海域的航道，則過境通行就不適用。如梅西納海峽（Messina Strait）連結愛奧尼亞海（Ionian sea）及第勒尼安海（Tyrrhenian sea）（United Nations 1982; Van Dyke 2014, 33）。

第四，以《公約》第45條第1項第b款所列舉之海峽，連結公海或專屬經濟海域的一個部分與外國領海之間的海峽。如蒂朗海峽（Strait of Tiran）連接紅海及以色列亞喀巴港口（port of Aqaba）的領海海峽（United Nations 1982; Van

Dyke 2014, 34)。

就上述四種類型海峽中可以歸結出，不同的類型的海峽享有不同的通行權，如《公約》第37條所列舉之海峽，適用「過境通行權」(Right of Transit Passage)；其次，《公約》第35條第c項所列舉海峽之通行權，適用專門國際條約規定；再者，《公約》第38條第1項所列舉之海峽，則適用航行與飛越自由權；最後，《公約》第45條第1項第b款所列舉之海峽，適用不得停止的無害通過權(Right of Nonsuspendable Innocent Passage)。然而，有一點值得注意的是，依《公約》第36條所提，若用於國際航行的海峽內有一條水文及航行特徵等同方便的航道穿過專屬經濟海域或公海時，則適用航行和飛越自由的規定(United Nations 1982)。

綜上，1982年《公約》明訂各沿海國領海不得超過12浬後，有許多海峽被領海所覆蓋，對於外國船舶在領海海峽仍享有無害通過權，但對於通過此海峽的外國航空器而言，未經沿海國同意下不得行使飛越領海的權利，因而創設「過境通行權」。易言之，此通行權在連接領海與公海或專屬經濟海域之海峽有所不同，外國飛行器與船舶在用於國際航行的海峽享有過境通行權，另在沿岸國的領海部分的海峽，僅船舶享有不應予以停止的無害通過權；另外，若此海峽有專門國際條約規定，則適用其所規範之通行權。

## 參、克赤海峽是否為「用於國際航行的海峽」及其通行權問題

烏克蘭與俄羅斯在2003年簽署亞速海與克赤海峽合作協定時的共同宣言(The Joint Statement by the President of Ukraine and the President of the Russian Federation on the Sea of Azov and the Strait of Kerch，以下簡稱《合作協定》)主張兩國船舶享有通過克赤海峽的航行自由權，<sup>4</sup>然而前述的航行自由權於

<sup>4</sup> 烏克蘭與俄羅斯與1997與1999年相繼加入《公約》成為締約國，2003年兩國總統為深化兩國關係與促進兩國人民的合作而簽署此協定，因為兩國認知到克赤海峽及亞速海對兩國的經濟發展具有相當的重要性，因此任何在上述海域的事務都須以和平的方式解決。是以，該協定為兩國共同簽署並批准，基此對兩國具有拘束力。然依《維也納條約法公約》第60條第1項：雙邊條約當事國一方有重大違約情事時，他方有權援引違約為理由終止該條約，或全部或局部停止其施行。(United Nations 2003, 131)。

2014年克里米亞脫離烏克蘭併入俄羅斯後，烏克蘭的船舶通過克赤海峽進入亞速海開始受到相當大的限制，尤其是進入亞速海內的烏克蘭港口，所有船舶需獲得俄羅斯檢查後始可經過該海峽進入黑海或亞速海（UNIAN 2018）。因此本段將就克赤海峽事件之經過和兩造所提衝突主張、烏克蘭和俄羅斯對克赤海峽之法律定位與《公約》相關條文檢視克赤海峽是否為「用於國際航行的海峽」，以及俄羅斯兼併克里米亞半島後的通行權等問題進行分析。

## 一、克赤海峽事件發生經過及兩造所提衝突之法律主張

### （一）克赤海峽與亞速海之地理位置

克赤海峽為連接黑海與亞速海之間的渠道（相關地理位置，如圖所示），克赤海峽長約40公里，寬約3.2公里至4.2公里，其最南端連接黑海的海峽寬度約14公里，東鄰塔曼半島，西接克里米亞半島（Skaridov 2014, 221）。亞

圖1 克赤海峽地理位置圖



說明：本圖之地名與海域名稱爲作者所後製。

資料來源：Opennauticalchart（2020）。

速海是世界上最淺的海，平均深度約為7公尺至14公尺，長約370公里（230英里），寬略為177公里（110英里），面積大約39,000平方公里（United Nations 1958, 3; Kraska 2018）。

## （二）克赤海峽事件發生經過

2018年11月25日三艘烏克蘭海軍軍艦（兩艘巡邏艇及一艘拖船）及24名船員由黑海的敖得薩港口準備行經克赤海峽時被俄羅斯巡邏艇所攔截，事件發生時烏克蘭軍艦仍在黑海離克里米亞半島12哩內航行，此時烏克蘭軍艦欲調頭離開克赤海峽，但遭俄羅斯巡邏艇緊追並向烏克蘭軍艦開火，同時撞向拖船造成3名船員受傷，最後烏克蘭軍艦及船員被俄羅斯政府扣留及拘禁（姜皇池 2019, 23；ITLOS 2019, 9; Kraska 2018）。俄羅斯與烏克蘭除因2014年克里米亞半島問題交惡外，2018年3月在克赤海峽事件發生前，烏克蘭曾拘留俄羅斯在亞速海作業的漁船，俄羅斯自此亦針對烏克蘭經克赤海峽的商船以通過大橋安全為由進行檢查，阻撓其進出亞速海的港口（Gorenburg 2018, 2）。

## （三）兩造所提衝突之主張

2014年俄羅斯佔領克里米亞半島，2015年克里米亞大橋重啓建造後，俄羅斯政府更進一步頒佈相關規定，要求烏克蘭船舶通過克赤海峽須事先獲得俄羅斯政府同意。再者，俄羅斯還特別規定在特定期間內除俄羅斯軍艦外，所有船舶不得通行（Koval and Schatz 2018a; ITLOS 2019, 19）。

2018年克赤海峽事件的發生前兩個月，烏克蘭軍艦才以相同的方式成功地通過克赤海峽（ITLOS 2019, 18），因此該事件的發生俄羅斯與烏克蘭各有不同的主張。俄羅斯政府宣稱烏克蘭軍艦未獲批准侵入其領海，因國家安全因素的考量而扣押及拘留烏克蘭軍艦及船員；然烏克蘭海軍宣稱已依相關程序告知俄國有關通過之航道計畫，並與俄羅斯當局取得聯繫表示有三艘軍艦欲通過克赤海峽（European Parliament 2018; ITLOS 2019, 14-15）。上述主張為兩國衝突之原因。

綜上，從地理狀況可知克赤海峽為連接黑海及亞速海之唯一渠道，由於俄羅斯與烏克蘭就外國軍艦於領海及海峽內的通行權解讀方式不一樣，也因此造成克赤海峽攔截撞船事件的發生。是以，下段欲討論俄羅斯與烏克蘭如何定位克赤海峽的法律地位，作為分析通行權法律基礎之一。

## 二、烏克蘭與俄羅斯對克赤海峽之法律定位

沿海國對於海域之主張乃緣自於陸地支配海洋之原則（the principle that land dominates the sea）（ICJ 1969, 51），烏克蘭及俄羅斯共同認定亞速海及克赤海峽在歷史上屬於兩國的內陸水域（inland waters），兩國的軍艦及商用船舶在上述水域享有航行自由權，但第三國軍艦除非受烏俄兩國其中之一邀請外不得進入亞速海，另商業船舶除非是進入上述兩國的港口外，不得進入克赤海峽及亞速海（United Nations 2003, 131）。另藉由美國國務院於1988年所出版的Limits in the Seas No. 109號（Continental Shelf Boundary: Turdey- USSR and Straight Baselines: U.S.S.R. (Black Sea)）官方文書中觀察（1988），美國對於蘇聯（the Union of Soviet Socialist Republics）將亞速海視為內陸水域並無太大的疑義；然而，美國對於領海內軍艦無害通過權的認知與蘇聯不同，1988年美國軍艦於黑海靠近克里米亞12浬內行使無害通過權時，蘇聯為驅離美國軍艦遂於其對撞，為避免類案再度發生，美蘇兩國共同發表聲明表示：所有船舶其中包括軍艦享有領海的無害通過權，毋須得到沿岸國的批准或告知沿岸國（United Nations 1989, 12-13; Kraska and Pedrozo 2018, 225）。易言之，烏克蘭及俄羅斯基於共同歷史背景，視亞速海及克赤海峽為內陸水域，美國對此並無任何異議，僅就軍艦於領海行使無害通過權毋須獲得批准亦可通過。然而，有學者對於烏俄兩國視亞速海為內陸水域提出批評：此內陸水域之主張或許可被解釋成是地緣、經濟與歷史觀點所構成，但絕非是法律主張之基礎，而且兩國自成為獨立國家後，有必要基於《公約》重新定義亞速海及克赤海峽的法律地位（Skaridov 2014, 5, 223-234）；<sup>5</sup>因為兩國若承襲蘇聯時期視上述兩海域為內水時，似乎無須簽署協議特別共同主張之（Schatz and Koval 2019, 278）。

烏克蘭於1991年8月24日脫離蘇聯成為一獨立國家（Verkhovna Rada of Ukraine 1991），克里米亞半島早於1954年時為其領土之一部分。烏克蘭及

<sup>5</sup> Alexander Skaridov指出亞速海並非《公約》第8條所定義之內水（Internal waters），而僅為內陸水域（inland waters），亞速海應適用《公約》第122條所規範下由沿海國的領海或專屬經濟海域所構成的閉海或半閉海。

俄羅斯亦分別於1999年及1997年批准《公約》成爲會員國（United Nations 2019），烏克蘭於2002年欲主張於亞速海12浬的領海寬度，但由於俄羅斯的壓力阻撓下而作罷。烏克蘭與俄羅斯亦曾於2007年及2012年曾嘗試在亞速海劃界，然而並未成功（Skaridov 2014, 5, 222-223）。另烏克蘭部分議員於2015年7月提出欲終止2003年與俄羅斯簽署的《合作協定》，但未獲通過，因爲隨著2014年克里米亞併入俄羅斯後，烏克蘭爲維護克赤海峽的通行權及主張在該海峽建造大橋爲非法的行爲，2003年兩國合作協議將變成爲法官判案之論據（Koval and Schatz 2018a）。因此爲解決克里米亞半島被俄羅斯所侵佔後所造成沿海國於黑海、克赤海峽與亞速海的主權權利及其通行權問題，烏克蘭遂於2016年9月16日向常設仲裁法庭提起仲裁（PCA 2017）。

再者，由於2018年11月所發生之攔截事件，烏克蘭外交部長Pavlo Klimkin表示：由於2018年攔截事件違反國際法所賦予的通行權，烏克蘭無力要求俄羅斯遵守《合作協定》，似可援引俄羅斯重大違約而終止該協定；因爲自從2014年後，俄羅斯即不遵守2003年的協議，比如俄羅斯單方面否認烏克蘭所給予石油公司在亞速海內的油氣田進行探勘及開採，而且未經協商擅自建造克里米亞大橋，並限制所有船舶須遵守其所訂定的噸位大小才可通過克赤海峽，2018年5月克里米亞大橋完工後，因俄羅斯完全控制並擁有克里米亞半島的主權，曾短暫停止所有船舶進出烏克蘭在亞速海內的港口（BBC 2018; PCA 2020, 73）。易言之，由於俄羅斯違反《合作協定》的行爲，烏克蘭似可援引《維也納條約法公約》（Vienna Convention on the Law of Treaties）（United Nations 1969）第60及62條違約及情況變遷爲由而終止《合作協定》。綜上，俄羅斯兼併克里米亞與2018年克赤海峽攔截事件，迫使烏克蘭不得不重新思考克赤海峽與亞速海目前被定義爲內水的法律定位問題，因此烏克蘭欲透過法律途徑捍衛其權利（Schatz and Koval 2019, 280）。

最後，就2016年仲裁雙方的主張觀察，俄羅斯認爲克赤海峽及亞速海屬於內水性質在蘇聯時期就已存在，爲確認上述海域爲內水性質兩國乃藉由《合作協定》主張之，另俄羅斯表示其在克赤海峽行使主權已久，同時也認知到烏克蘭享有特定的權利，如船舶在克赤海峽的航行自由權，以及外國船舶往返烏克蘭於亞速海港口的通行權。（PCA 2020, 60, 62-63）。烏克蘭表示不反對蘇聯

時期時克赤海峽與亞速海為內水的地位，然而在蘇聯解體後，亞速海與克赤海峽就由俄烏兩國所環繞，已不具內水性質，因此主張亞速海為《公約》第122條的閉海或半閉海（enclosed or semi-enclosed sea）的地位，因亞速海內有兩個國家的領海及專屬經濟海域；因此，克赤海峽連接亞速海及黑海而為符合《公約》第37條用於國際航行的海峽。再者，俄羅斯表示克赤海峽及亞速海不僅為俄烏兩國所共有的內水，並且主張其擁有克赤海峽的主權，另稱克赤海峽為俄羅斯海峽（Russian strait）：烏克蘭認為此主張依法無據（PCA 2020, 64-65, 69）。

由上述的文件分析可知，烏克蘭與俄羅斯由於具有相同的歷史背景，一直視亞速海及克赤海峽為內陸水域直至1991年烏克蘭成為獨立國家，烏克蘭於2002年欲主張於亞速海及克赤海峽之領海，雖未正式通過，然仍可理解烏克蘭政府對於亞速海及克赤海峽法律地位的態度；因此，兩國為處理克赤海峽通行權問題，僅透過2003年的《合作協定》主張之，然而兩國對於克赤海峽的法律定位，尤其是俄羅斯2014年兼併克里米亞半島與2018年攔截事件後，國際間普遍不承認俄羅斯對於克里米亞的主權，但俄羅斯實際扼控克赤海峽，烏克蘭有必要基於《公約》重新審視克赤海峽通行權及其法律定位等問題，因此向仲裁法院提出仲裁。雖仲裁結果尚未出爐，但卻可從文件中看出烏克蘭視亞速海及克赤海峽非內水之態度十分堅定。

### 三、《公約》相關條文規定之檢視

有關克赤海峽為何類型之海峽除從烏俄兩國的自我認定外，亦須藉由《公約》相關條文檢視之。

#### （一）《公約》下的克赤海峽法律地位

克赤海峽北接亞速海與南連黑海為烏克蘭於亞速海內港口之對外通道，其為一條約40公里長，寬為約3.2公里至14公里不等的海峽，分隔塔曼半島與克里米亞半島（Skaridov 2014, 221）。就克赤海峽的地理狀況分析，該海峽為連接亞速海與黑海的唯一通道，也就是《公約》第37條：公海或專屬經濟海域之一部分和公海或專屬經濟海域的另一部分之間用於國際航行的海峽（United Nations 1982）。

然而另外一種可能用於國際航行的海峽是《公約》第35條第c項：某些海峽通過的法律制度，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條約中（United Nations 1982）。2003年烏克蘭與俄羅斯所簽署的《合作協定》，兩國都認知到克赤海峽通行對兩國經濟發展的重要性，另兩國的船舶均享有在亞速海及克赤海峽內的航行自由，但假若其他國家軍艦欲經由克赤海峽進入亞速海內兩國其中之一港口，則須得到另一非邀請國同意始可駛入（United Nations 2003, 131）；也就是藉由協議方式保障通行權。然而《合作協定》既然是2003年才生效，即不符合「長期存在」的要件，因1991年前蘇聯雖視亞速海與克赤海峽為內水，但1991年後烏克蘭與俄羅斯獨立後，相繼於1997年與1999年加入《公約》。因此，克赤海峽應適用《公約》第37條是類之海峽類型。

## （二）對克赤海峽為用於國際航行海峽的質疑與辯護

學者對於克赤海峽與亞速海是否為內水，以及是否適用過境通行權看法不一致，有些論者採取比較謹慎的立場認為克赤海峽與亞速海為內水性質，適用有限度通行權，而非過境通行權（姜皇池 2019, 29, 41-45；Grbec 2014, 150-151），<sup>6</sup>然此類學者皆認為克赤海峽及亞速海於蘇聯時期為內水，因此俄羅斯及烏克蘭繼承蘇聯時期所主張的法律地位。再者，上述學者亦提及方色佳海灣（Gulf of Fonseca）被承認為共同歷史性海灣（亦即內水性質）的實踐作為支持共同內水立場的案例（姜皇池 2019, 35-36）。然就1992年《陸地、島嶼與海域疆界爭端案》（Land, Island and Maritime Frontiers Dispute Case）觀察，判決指出：若方色佳海灣的三個沿海國仍然接受該海灣主張為歷史性海灣的話，則方色佳海灣成為共同所有的狀態（ICJ 1992, 604-605）。易言之，方色佳灣為尼加拉瓜、宏都拉斯與薩爾瓦多的共同內水乃源自於「中美洲聯邦共和國」的主張，雖上述三國各自獨立，但仍主張該水域為共同內水；也就是說，由於歷史因素所建立的權利，不會因單一國家所主張，而後變為多個國家所主張而致此權利消滅（姜皇池 2019, 35）。因此，克赤海峽將不適用《公約》第

<sup>6</sup> 國際法學者Philip C. Jessup及Gilbert Gidel與A. N. Nikolaev均表示克赤海峽與亞速海為蘇聯時期的內水論述。

37條用於國際航行的海峽，因連接兩端海域之一方為內水。

本文並不否認有共同內水之存在，亦不否認經各國承認而主張之歷史性海灣，並經由相關沿海國的國家實踐，使得海灣成為共有狀況。然有學者認為克赤海峽與亞速海非俄羅斯與烏克蘭之內水，因除不符合《公約》規範外，兩國共有內水之主張很難判定其合法性（Kraska 2018）。亦有學者不認為烏克蘭與俄羅斯可直接承繼蘇聯時對克赤海峽與亞速海為內水之主張，因為是項主張隨著蘇聯解體後即消滅，因此兩國才藉由2003年的《合作協定》主張之（Schatz and Koval 2019, 278）。更有學者直接指出，克赤海峽與亞速海非內水，海峽內應適用過境通行權，因為俄羅斯及烏克蘭皆是《公約》的締約國（Martin 2010, 71）。另有學者指出，俄烏兩國藉由2003年的《合作協定》共同主張克赤海峽與亞速海為內水，但若此協定無法保障烏克蘭或其它國家的船舶或軍艦經克赤海峽往返烏克蘭之港口，則烏克蘭可能放棄共同內水之主張，轉而以《公約》規範保障之（張衛華 2019, 53-55）。

綜合言之，依《合作協定》所提克赤海峽及亞速海為內水，對於烏俄兩國船舶享有不受限的通行權，唯第三國軍艦須得到邀請國的另一方同意始得進入。然而，有學者雖認為在蘇聯時期的克赤海峽及亞速海為內水，但亦有學者認為上述兩海域非內水，因為隨著蘇聯的解體，烏克蘭與俄羅斯於1991年獨立後，兩國為主張亞速海與克赤海峽為內水，遂於2003年簽署《合作協定》；因此，若兩國繼承蘇聯的主張，似乎毋須簽署協議共同規範之。2014年非法佔領克里米亞半島後，有必要重啟協商規範克赤海峽及亞速海的法律地位，並應適用《公約》第37及38條規定：用於連接公海的海峽，所有船舶享有過境通行權，但仍須遵守沿岸國對相關過境通行規範之義務（United Nations 1982）。因此，本文認為克赤海峽及亞速海不屬於內水性質之海域，適用過境通行權之觀點較具說服力。

綜上，克赤海峽就地理狀況分析可歸類為《公約》第37條所述之海峽，另外烏俄兩國亦享有通過克赤海峽的通行權，但此權利是否在2014年俄羅斯兼併克里米亞後在有所轉變即下段探討重點。

#### 四、俄羅斯兼併克里米亞後烏克蘭與它國船舶於克赤海峽之通行權

國際社會對於俄羅斯兼併克里米亞之行爲，不僅不承認其主權，並透過聯合國大會公開支持烏克蘭領土的完整性，並譴責該國之行爲（United Nations 2014）。然而目前俄羅斯實際擁有克里米亞，掌握克赤海峽；因此爲探究烏克蘭及其他國家的船舶是否擁有通行權，在此先不討論俄羅斯佔領克里米亞之合法性問題，僅就克里米亞被兼併後之現狀爲主軸作一探討，即討論若俄羅斯扼控克赤海峽時，烏克蘭及其他國家船舶在該海峽的通行權問題。

首先，依據《公約》第36、37與第38條：公海或專屬經濟海域之一部分和公海或專屬經濟海域的另一部分之間用於國際航行的海峽，所有船舶及飛機享有過境通行權，且海峽內並無存在相同水文及特徵方便穿過公海或專屬經濟海域的航道（United Nations 1982）。克赤海峽北連亞速海、南接黑海，兩海中亦無其它類似的海上通路可供航行使用，是以烏克蘭及它國船舶享有穿過克赤海峽的過境通行權。

再者，依據2003年烏克蘭與俄羅斯的《合作協定》，該協定第2條，兩國船舶均享有在亞速海及克赤海峽內的通行權，唯第三國軍艦欲經由克赤海峽進入亞速海內兩國其中之一港口須得到另一非邀請國同意外，其餘第三國商船若其出發或目的地爲烏克蘭或俄羅斯其中之一時，該船舶可藉由克赤海峽進入亞速海（Legislation of Ukraine 2003）。另該協定第4條亦規定若兩國就協定內容有任何解釋及適用上糾紛，需透過協商等和平方式解決（Legislation of Ukraine 2003）。也就是說，不管克里米亞爲烏克蘭或俄羅斯所佔有，基於《公約》及2003年兩國的協定，克赤海峽的通行權不該被中止，且本文認爲克赤海峽不僅適用過境通行權，再者俄羅斯在完全控制克里米亞半島後所發生的2018年克赤海峽事件有違2003年《合作協定》所給予的通行權。

綜上所述，蘇聯時期亞速海及克赤海峽屬內陸水域似乎不受國際社會所挑戰，但自從烏克蘭於1991年獨立並於1999年加入《公約》後，烏克蘭欲依照《公約》規定主張亞速海內的領海，由於俄羅斯阻撓而作罷。其次，當時克里米亞仍爲烏克蘭領土，克赤海峽通行權並未受影響，兩造簽署協議共同主張亞速海爲內陸水域。2014年俄羅斯兼併克里米亞，並在克赤海峽大橋建造完成

後，烏克蘭船舶在該海峽的通行權受到若干程度的影響；然而，退一步來說，姑且不論克赤海峽是否適用過境通行權與否，就烏俄兩國2003年協定觀察，該協定清楚規範烏克蘭及俄羅斯與第三國軍艦享有通行權，但第三國軍艦航行的前提是受協定兩國其中之一邀請，並且獲得另一國之同意，始可通過克赤海峽進入亞速海內之港口。最後，本文認為克赤海峽與亞速海並非內水，應適用《公約》的規範，克赤海峽連接黑海及亞速海屬於國際航行的海峽，因此烏俄兩國及其它國家船舶享有過境通行權，但上述船舶仍須遵守俄羅斯用於克赤海峽航行安全的相關規範。

## 肆、「用於國際航行海峽」周遭沿岸國及使用國的權利與義務關係

上段藉由烏俄兩國就克赤海峽通行權之自我認定及《公約》相關條文之檢視，烏克蘭及其他國家的船舶於克赤海峽享有通行權。然而2014年俄羅斯兼併克里米亞後，啟動克赤海峽大橋重建工程，兩國政府為釐清及避免沿岸國於黑海、亞速海及克赤海峽之權利糾紛，遂於2016年9月16日向常設仲裁法院提起關於沿岸國於克赤海峽權利之訴訟。克赤海峽的通行權一直以來並無太大的問題，直至2018年11月25日據俄羅斯宣稱，烏克蘭軍艦未依正常程序申請闖入其領海，遂遭扣押，暫時中止克赤海峽通行權後又開放船舶航行。克赤海峽通行權問題，固本案仍在審理中，故本段僅就《公約》有關沿岸國及它國於海峽內之權利與義務關係條文進行審視，進而理解海峽沿岸國及使用國的權利與義務關係，以期作為論述克赤海峽事件所造成通行權問題之法律基礎，最後希冀此案例之國際法分析作為我國爾後於臺灣海峽如遇有類案時的借鏡。

### 一、「用於國際航行海峽」周遭沿岸國之權利與義務關係

《公約》第41條賦予沿岸國為促進航行安全可指定海峽內海道與分道的通行方式，但須依國際所承認的規則方式訂定，若同時有兩個以上之沿岸國者，則須各沿岸國協商同意之，最後須獲得國際海事組織（International Maritime Organization，以下簡稱IMO）的採納始可執行（United Nations 1982）。《公

約》第42條第1、第2及第3項另給予海峽沿岸國制定關於過境通行的規章，如為防止及減少與控制海上油污廢物的排放規範、防止捕魚及漁具裝載的規定，以及訂定違反海峽沿岸國有關財政、移民、海關或衛生的法律；然而這些規章沿岸國須妥為公佈，並一律適用所有外國船舶，且不得有任何妨礙或損害過境通行權的情形發生（United Nations 1982）。《公約》第44條提及沿岸國不應停止船舶及飛機的過境通行權，但海峽內或其上空對航行或飛越產生任何危害狀況時，應視情況妥為公佈（United Nations 1982）。

易言之，對於海峽沿岸國而言在不損害外國船舶過境通行權的前提下，為維護航行及飛越安全、防止海上油污過度排放與非法捕魚，可訂定相關規範。若外國船舶違反沿岸國有關上述的法律規章而造成對海峽的海洋環境產生重大損害時，沿岸國可採取適當措施管理之（United Nations 1982）。然根據《公約》第26條規定，外國船舶通過海峽沿岸國的領海時，除提供任何特定服務的報酬而徵收費用外，沿岸國不得以通過領海為由而徵收任何費用（United Nations 1982）。這即是海峽沿岸國兩難的地方，如何平衡於海峽沿岸國的義務，即設置及維護用於引導航行設備的費用；因此前斐濟外交官南丹（Satya N. Nandan）認為《公約》第43條乃為海峽沿岸國之救濟方式，海峽沿岸國及海峽使用國應相互合作，共同承擔相關維護航行安全及免於海盜攻擊等費用，像馬六甲海峽使用國及沿岸國的合作一樣（Nandan 2002, 8-9; United Nations 1982）。

## 二、外國船舶和飛機在「用於國際航行海峽」之權利與義務關係

《公約》第39及40條提到船舶行使過境通行時，應遵守一般為國際社會接受的海上安全的國際規範及國際海上避碰規則，以維航行安全並減少與防止和控制來自船舶的污染；而飛機應遵守國際民用航空組織（International Civil Aviation Organization）所訂定之航空規則，以顧及飛行安全。另船舶與飛機行使過境通行權時，除不可抗拒或遇難等因素外，不得從事除繼續且迅速通過海峽以外的任何活動，如對沿岸國使用武力或武力威脅，或船舶進行非經沿岸國所允許下之任何水文測量與研究活動（United Nations 1982）。然《公約》第38條第3項亦提及非行使過境通行權之活動，仍須受《公約》相關規定之限制，

如非無害通過的活動在海峽沿岸國內的領海發生（Van Dyke 2014, 36）。另《公約》第41條外國船舶於海峽行使過境通行權時，為促進航行安全須遵守由沿岸國向IMO申請並獲批准之海道與分道的通航制（United Nations 1982）。最後，《公約》第42條第3、第4項與第5項規定，海峽沿岸國有義務將過境通行的規章妥為公佈，外國船舶應予以遵守，若不遵守上述規章而對沿岸國造成任何損失或損害，則船旗國須負起相關損失或損害之責任（United Nations 1982）。

綜上，外國船舶和飛機享有在用於國際航行海峽之過境通行權，但仍須遵守沿海國為維護航行安全所制定的相關規範，另通行時除不可抗拒或遇難等因素外，須以迅速方式通過，且不得使用武力及進行水文測量等活動。

### 三、克赤海峽事件對通行權之影響

上述討論海峽沿岸國及使用國之權利與義務關係後，以下緊接著討論克赤海峽事件所可能衍生的通行權問題。烏克蘭於2019年4月16日向國際海洋法法庭（the International Tribunal for the Law of the Sea，以下簡稱ITLOS）提起臨時救濟（provisional relief），要求釋放被拘禁與被扣留的船員與軍艦（Ministry of Foreign Affairs of Ukraine 2019），同年5月25日ITLOS裁決俄羅斯須儘快釋放烏克蘭船員並歸還其軍艦（ITLOS 2019），同年11月俄羅斯已釋放船員並歸還軍艦；在此同時，烏克蘭另透過代表於IMO表達俄羅斯針對前往亞速海內烏克蘭港口的商業船舶採取歧視性的檢查，以及針對通過克里米亞大橋的船舶設下諸多限制，如船舶長寬大小。（Embassy of Ukraine to the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland 2019）此乃顯示克赤海峽雖然在2018年11月衝突事件後已開放通行，但船舶的通行權仍受到相當程度的限制。

為了維護航行安全，通過克赤大橋的船舶有大小限制。烏克蘭於2013年12月17日同意與俄羅斯簽署協議建造克赤海峽大橋，其主要目的在於促進兩國的人員往來及經貿交流（Gov.ua State site of Ukraine 2014）。然2014年隨著俄羅斯兼併克里米亞，2018年5月克赤海峽大橋的完工，以及2018年11月克赤海峽衝突事件，克赤海峽的通行權引起極度關注。然俄羅斯外交部長拉夫羅

夫 (Sergey Viktorovich Lavrov) 表示，克赤海峽的通行權不會被中止，但通行時必須考量相關安全規範，如領航措施及船舶大小等 (The Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation 2019)。俄羅斯政府規定通過克赤海峽大橋的船舶長度不得超過160公尺、寬度不大於31公尺、高度小於33及最大吃水深度8公尺等限制；然而烏克蘭政府表示進入亞速海內Mariupol及Berdyansk等兩港口船舶的平均長度為175公尺、寬度27公尺與吃水深度9.6公尺。另根據烏克蘭奧德薩法律學院 (Odessa Law Academy) 教授科佛 (Dmytro Koval) 研究指出，曾有長235公尺、寬38公尺、高49公尺及吃水深度14.5公尺的船舶進入Mariupol港口；因此，克赤大橋建設後的通行規定，可能影響前往亞速海內港口船舶的通行權，對烏克蘭的經貿發展亦可能造成巨大損失 (Koval and Schatz 2018b)。另外有一點值得留意的是，此次俄羅斯所攔截的船舶為烏克蘭軍艦，依據《公約》第32條規定，軍艦享有豁免 (immunity of warship) 權；也就是說，俄羅斯無法扣押烏克蘭軍艦，但由於該軍艦進入俄羅斯領海，若烏克蘭軍艦違犯相關俄羅斯國內相關法規僅能驅離 (United Nations 1982; Kraska 2018)。因此是非法拘留與扣押的行為。

綜上所述，外國船舶於「用於國際航行海峽」享有過境通行權，另海峽沿岸國在不損害通行權的前提下，為維護航行及飛越安全、防止海上油污過度排放與非法捕魚，可訂定相關規範。為此，俄羅斯攔截烏克蘭軍艦的行為與訂定通過克赤海峽船舶大小的規定不僅不符合2003年兩國所訂定的協定，而且逾越了《公約》所賦予海峽沿岸國的權力。

## 伍、臺灣海峽法律地位及其通行權的法理分析

上述幾段業已討論克赤海峽屬用於國際航行的海峽，外國船舶享有過境通行權。若類似事件發生在臺灣海峽，也就是我國與中國大陸對臺灣海峽之主張或行為影響到外國軍艦通過臺灣海峽的狀況時，我國與中國大陸是否有權如此做；為回答此問題，我們需先了解我國與中國大陸對臺灣海峽的法律定位以及其相對應的通行權為何？其次藉由《公約》相關條文檢視臺灣海峽應然的法律定位為何？最後探討我國《中華民國領海及鄰接區法》對臺灣海峽之主張是否

影響外國船舶的通行權問題。

## 一、我國與中國大陸對臺灣海峽之法律定位及通行權問題

臺灣海峽為連接東海及南海的海上重要通道，海峽長度約162浬，平均寬度約97浬，最窄處約70浬（國家文化資料庫 2009）。我國與中國大陸先後於1998年及1992年公佈《中華民國領海及鄰接區法》，（中國大陸稱《中華人民共和國領海及毗連區法》），主張12浬的領海寬度。臺灣海峽平均寬度97浬扣除兩岸各自主張12浬的領海，中間存有重疊的專屬經濟海域，因此臺灣海峽之通行權，不管是適用何種通行權，乃取決於兩岸對臺灣海峽的法律定位。

首先，我國對臺灣海峽之法律定位。由《中華民國領海及鄰接區法》第7及13條做觀察，條文指出臺灣海峽為用於國際航行的海峽，外國船舶及航空器於海峽非領海海域部份享有過境通行權，另在領海的部分外國船舶則適用無害通過權，但外國軍艦與公務船須事先告知（內政部 1998）。由此條文可以看出，基於地理上與功能上的要件我國視臺灣海峽為適用過境通行權之「用於國際航行的海峽」，然在領海部分外國船舶享有無害通過權，但軍艦乃為事先行告知制的無害通過權。

其次，中國大陸對臺灣海峽之法律地位。由《中華人民共和國領海及毗連區法》第2及6條觀察，條文指出中國大陸領土包括大陸、臺灣及其包括釣魚島在內的附屬島嶼、澎湖群島、東沙群島、西沙群島、中沙群島與南沙群島，以及一切屬於中國大陸的島嶼。一般外國船舶享有領海的無害通過權，但外國軍艦須獲得批准後始得通過（中華人民共和國外交部 1992）。中國大陸雖然沒有直接表示臺灣海峽為何性質之海峽，但由其1996年所頒佈的領海基線觀察，在大陸本島的領海基線都是劃於沿岸附近，這似乎是為符合《公約》規範的劃法；然而，其第2條文字對臺灣海峽的法律定位仍留下伏筆，將於下節一併分析說明之。

## 二、《公約》相關條文規定之檢視

臺灣海峽的法律定位除我國與中國大陸的自我認定外，亦須符合《公約》相關條文之規範。

### （一）《公約》下的臺灣海峽法律地位

臺灣海峽北連東海，南接南海為一條重要的海上交通線，平均寬度略為97浬，最窄處約莫70浬（國家文化資料庫 2009）。就臺灣海峽的地理狀況分析，該海峽為連接東海與南海的通道，也就是《公約》第37條：公海或專屬經濟海域之一部分和公海或專屬經濟海域的另一部分之間用於國際航行的海峽（United Nations 1982）。然而，雖然臺灣海峽滿足地理及功能條件而為一「用於國際航行的海峽」，但由於海峽中存有專屬經濟海域，因此被《公約》第38條排除過境通行權之適用（United Nations 1982）。因此，就《公約》條文的檢視可知，臺灣海峽為不適用過境通行之「用於國際航行的海峽」。

### （二）對臺灣海峽為適用過境通行權的海峽之質疑

有關臺灣海峽之法律定位與相對應之通行權問題。國際法學者對於臺灣海峽是否為國際海峽多有論述（胡念祖 2000），有學者提出只要是連接兩公海或專屬經濟海域之海峽，不論其寬度為何，即可主張為「用於國際航行的海峽」（周怡 2002, 122）。而有些學者認為臺灣海峽寬度最窄約為70浬，平均寬度約97浬，超過24浬足以主張專屬經濟海域，因此無法主張為適用過境通行之「用於國際航行的海峽」（宋燕輝 2018; 姜皇池 1999, 53-55; 尹章華 2002, 9-11; 李人達 2017, 182-183; Zou 2000, 266; The United States Department of State Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs 2005, 5; United Nations 1982; Song 2008; Fu 2014, 327-328）；由此可知，大多數的看法認為臺灣海峽不是適用過境通行之「用於國際航行的海峽」，至於適用何種通行權，以下提出相關的法律見解。

許多國際法學者認為臺灣海峽雖為「用於國際航行的海峽」，但卻不適用過境通行權，其主要原因在於海峽寬度遠遠大於24浬，海峽中存有專屬經濟海域，因此依《公約》第36條規定，若海峽內有一條同等方便通行之專屬經濟海域或公海航道，則不適用過境通行權，據此臺灣海峽被視為適用航行自由之海峽（尹章華2002, 9; United Nations 1982; Nandan 2002, 5）。由《公約》第17、18、19、21、56、58條等相關條文進行觀察（United Nations 1982），此類海峽寬度超過24浬以上，也就是同時存在領海與專屬經濟海域，因此外國船舶享有於領海之無害通過權與專屬經濟海域內之航行自由權，但仍須遵守海峽沿岸

國基於《公約》所訂定有關通行上述海域的相關規範。此觀點亦為本文所持之法律見解。

### 三、《中華民國領海及鄰接區法》是否對外國船舶造成通行權影響

上述幾段藉由《公約》檢視臺灣海峽法律定位，接著本段將對《中華民國領海及鄰接區法》某些條文進行分析，是否相關條文對通過臺灣海峽的外國船舶造成通行權上的影響。首先，就我國《中華民國領海及鄰接區法》第7條及13條進行觀察，我國政府視臺灣海峽為用於國際航行的海峽，外國船舶通過我國領海時採無害通過，但軍用或公務船舶需事先告知我國政府；另在臺灣海峽非我國領海部份海域，外國船舶與飛機雖享有過境通行權，但我國為維護航行安全、減少與防止可能污染、禁止它國捕魚及防止和處罰違犯我國海關、財政或衛生等行為可訂定相關法規管理之（內政部 1998）。然而美國國務院於2005年所出版的Limits in the Seas No. 127號針對我國《中華民國領海及鄰接區法》第13條提出不同之法律見解，其認為臺灣海峽不適用過境通行權，而適用公海航行的航行自由權，因臺灣海峽內有專屬經濟海域之存在（The United States Department of State Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs 2005, 5）。這似乎說明美國對我國將臺灣海峽界定為一條「用於國際通行的海峽」外國船舶僅享有過境通行權存有疑義，學者一般認為過境通行權僅適用於澎湖水道，而我國僅承認外國船舶的無害通過權（姜皇池 1999, 78-79）。然胡念祖教授認為我國《中華民國領海及鄰接區法》第13條「用於國際航行的臺灣海峽非領海部分」給予我國海岸巡防署海域執法的執法事項與法律依據（胡念祖 2000）。

綜上，本文認為由於臺灣海峽非適用過境通行之海峽，而澎湖水道由於在我國領海基線內，外國船舶僅享有無害通過權，另非領海部分的臺灣海峽，外國船舶享有如公海的航行自由權。雖然我《中華民國領海及鄰接區法》第13條「用於國際航行的臺灣海峽非領海部分」，外國船舶與飛行器僅享有過境通行權具有法律上的瑕疵，但卻也給予我國海巡署於臺灣海峽的執法依據。作者認為雖法律文字上有問題，但卻不影響實際的通行權，再者從美國國防部每年所執行的「航行自由計畫」對我國法律主張之挑戰項目觀察，其大都集中在我國

「過當直線基線」之使用與外國軍艦通過我國領海所採用之「事先告知」制，並未提到任何其它影響通行權的問題（U. S. Department of Defense 2018）。這似乎可說明我國對於領海與專屬經濟海域的管轄權在實務上並不違反《公約》的規範。

臺灣海峽為適用航行自由之「用於國際航行的海峽」，外國軍艦享有航行自由權通過臺灣海峽，在檢視我國《中華民國領海及鄰接區法》對臺灣海峽之主張雖有瑕疵，但在實際的行政作為中並未影響到外國軍艦的航行自由權。因此，下段將討論影響臺灣海峽通行權之可能狀況分析。

## 陸、影響臺灣海峽通行權之可能性分析

2018年11月克赤海峽攔截事件發生前，俄羅斯於克里米亞半島及克赤海峽行為的種種軌跡似可發現一些端倪：首先，2014年俄羅斯兼并克里米亞半島，接著2015年重啓克里米亞大橋建設，隨著2018年5月克里米亞大橋建設完成後開始強化對克赤海峽通行權的控制。也就是說，俄羅斯藉由奪取克里米亞半島造成該國為克赤海峽的沿岸國之事實，然後藉著克赤海峽法律地位未明的狀況下完成克里米亞大橋的建設，最後也因大橋完成後藉由對航行通過的船舶進行航行安全管理而扼控克赤海峽。因此，本段將藉由2018年克赤海峽事件所發生的狀況條件，用類比法類推到臺灣海峽，分析中國大陸可能透過何種相似的方法影響臺灣海峽之通行權。

### 一、「一中原則」視臺灣為其一部分

2000年2月《中華人民共和國國務院公報》第11號針對「一中原則」（One-China Principle）內涵提出以下說明：中國大陸1949年10月1日建政後，中華民國政府隨即撤退來臺，中國大陸政府取代中華民國政府成為整個中國唯一的合法政府，以及在國際上唯一的合法代表，一直堅稱臺灣是中國不可分割的一部分（人民網 2000）。其次，從《中華人民共和國領海及毗連區法》第2條觀察，條文指出中國大陸領土包括大陸、臺灣及其包括釣魚島在內的附屬島嶼、澎湖群島、東沙群島、西沙群島、中沙群島與南沙群島，以及一切屬於中

國大陸的島嶼（中華人民共和國外交部 1992）。雖然從上述條文中並未清楚表示臺灣海峽的法律地位，但確可從中理解中國大陸如何看待臺灣海峽地位，因「一中原則」下臺灣海峽由兩個中國大陸所認知的領土所形成的海上通道，因此臺灣海峽就中國大陸的認知可能為一內海（黃奎博 2018）。中國大陸學者鄒克淵更進一步指出，中國大陸對瓊洲海峽的控制，可以反映出中國大陸如何看待臺灣海峽的法律地位（Zou 2000, 256）。另外，就中國大陸海事局頒佈之《國內航行海船法定檢驗技術規則》觀察，內文表示將臺灣海峽以及臺灣東部海域50浬劃設為近海航區，另臺灣海峽東西岸不超過10浬為沿海航區（中華人民共和國海事局 2020）；如此的規範方式，似乎顯示臺灣海峽為其國內法所管轄之特殊海域。因此，在認知上，中國大陸認為臺灣海峽為內海，也透過國內法方式企圖強化於臺灣海峽之行政管轄權；但《公約》卻顯示，臺灣海峽為一條有領海與專屬經濟海域存在的海峽；是以，中國大陸如何在符合《公約》規範下極大化的控制臺灣海峽，則是其意欲的目標，亦是以下所分析之重點。

## 二、建造跨海大橋

兩岸共有臺灣海峽內的海域，兩岸亦未曾透過劃界方式劃定臺灣海峽內之海疆線，然自從1949年兩岸分治以來，海峽內一直存有一條隱形界限—「海峽中線」，其為我國與中國大陸一條無形的海疆線；該線段由美軍於1951年所劃定，除我國本島往返金門與馬祖等地除外，兩岸飛機與船舶互不跨越；由於該線段的經緯度並無任何法律文件記載，直到前國防部長李傑2004年5月於記者會受訪時才說明（大陸常用辭語編輯委員會 2009, 374）。兩岸一直默認「海峽中線」存在，此期間雖有戰機穿越「海峽中線」的舉動，但從未對「海峽中線」存在與否有任何表態，直到中國大陸外交部發言人汪文斌卻於2020年9月21日例行記者會上公開否認「海峽中線」的存在，並更進一步表示臺灣是中國大陸領土不可分割之一部分（中華人民共和國外交部 2020）。此一宣示似乎表明中國大陸不承認兩岸於臺灣海峽有潛在的海疆線，此一說法可能也在引喻著臺灣海峽為其行政管轄範圍下的海域。為加強對於臺灣海峽的行政管轄力道，中國大陸國務院於2017年2月28日頒佈「十三五現代綜合交通運輸體

系發展規劃」，其中提到未來將在臺灣海峽間建造連結臺灣與北京的鐵路基礎建設（中國政府網 2017）；另中國大陸國務院於2021年2月24日印發《國家綜合立體交通網規劃綱要》中提及，將計劃興建高鐵由中國大陸福州到臺北，不管是透過跨海大橋或海底隧道的方式建造（中國政府網 2021）。

綜合言之，否認「海峽中線」的存在，臺灣在「一中原則」下為中國大陸的一部分，雖然臺灣海峽中存有專屬經濟海域的存在，中國大陸似乎可藉由興建跨海大橋或海底隧道強化海峽管轄能力，因《公約》第56條提到有關沿海國在專屬經濟海域內的權利與管轄權和義務，條文中有提及沿海國可在其專屬經濟海域內建設人工島嶼、設施和結構的建造與使用（United Nations 1982）。然而，建造跨海大橋或海底隧道需海峽沿岸國中國大陸與我國同意，目前兩岸氛圍似不太可能發生。基此，若不能興建跨海大橋或海底隧道，是不是也可以藉由其它符合《公約》規範的方式達到相同效果為下段分析重點。

### 三、藉行政管轄權影響通行權

本段開始之前，由於上節分析我國之海域主張未實際限制臺灣海峽的通行權，在此不予以討論我國部分，僅分析中國大陸如何藉由行政管轄權影響外國船舶與飛機於臺灣海峽的通行權。

有關通行權問題，吾人區分中國大陸於臺灣海峽的領海及其專屬經濟海域各別分析之。首先，在領海的部分，依《公約》第17條給予所有船舶通過沿海國領海的無害通過權，然《中華人民共和國領海及毗連區法》第6、8及14條指出，外國軍艦享有條件式的領海無害通過權，非經中國大陸政府批准，不得進入領海，若非法進入，則中國大陸政府有權採取必要措施，防止和制止非無害通過，甚至是行使緊追權（United Nations 1982; 中華人民共和國外交部 1992）。由於《公約》未清楚表示所有船舶是否包括軍艦，因此中國大陸以此做為限制領海無害通過權的方式，是以若外國軍艦不遵守相關規定，中國大陸政府有權採取必要措施，防止非無害通過。

其次，在專屬經濟海域部分，依《公約》第58條給予其它國家在沿海國專屬經濟海域內的權利和義務，如《公約》第87條的航行和飛越自由權（United Nations 1982），然中國大陸學者嚴峻認為，臺灣海峽為中國大陸本島與臺灣

所形成，海峽中存有領海和專屬經濟海域，基於「一中原則」，臺灣海峽內的領海與專屬經濟海域為中國大陸所擁有，再者《公約》對於沿海國在其專屬經濟海域並未明文禁止軍事演習或武器試射等海洋軍事使用上的自由，《公約》僅規範沿海國在其專屬經濟海域須顧及它國的權利，如公海的航行自由權等；因此，若兩岸關係因臺獨問題交惡時，中國大陸有權在其專屬經濟海域內實施軍事演習藉以維護國家主權與領土完整（嚴峻 2020, 68-69；傅崑成 1995, 182-183；宋燕輝 1996, 1-2），就如2020年8月中國人民解放軍東部戰區於臺灣海峽南北端實施軍事演習，藉以捍衛國家領土主權完整（中華人民共和國國防部 2020）。中國大陸學者鄒克淵亦指出，兩岸關係愈不穩定，臺灣海峽通行權愈無法被保證，如1996年中國大陸為回應我國前總統李登輝訪問美國，遂於臺灣海峽實施飛彈試射，若當時情況惡化，中國大陸則有可能把臺灣海峽主張為戰爭區（war zone），外國船舶與飛機於臺灣海峽通行權則可能受到更大程度的影響（Zou 2000, 266）。由1996年飛彈試射前例可知，中國大陸似乎可利用《公約》於專屬經濟海域內未明文禁止軍事演習的法律漏洞，進而影響船舶與飛機於臺灣海峽的通行權。

另外，中國大陸亦可使用《公約》第56條所給予沿海國在其專屬經濟海域內的權利與管轄權，如建設人工島嶼、設施和結構的建造與使用，以及海洋科學研究（Marine Scientific Research）與海洋環境的保護等（United Nations 1982）。另一方面，由《中華人民共和國專屬經濟區和大陸架法》第3、8、9及10條觀察，中國大陸業已依照《公約》第56條所給予的權利，透過國內法的方式制訂相對應的法律規範建立其管轄的法律基礎。如在臺灣海峽內的海洋科學研究須獲得中國大陸政府的允可始可執行，另外一個可能的潛在衝突為中國大陸可利用海洋環境保護的規範而影響到外國船舶的通行權。以上都是中國大陸使用國內法而影響到臺灣海峽通行權的可能方式。因此，下段將針對臺灣海峽近期通行權問題進行法理分析，藉以理解目前中國大陸正藉由何種方式影響臺灣海峽的通行權。

#### 四、臺灣海峽通行權問題的近期發展與分析

中國大陸對於外國軍艦通過臺灣海峽一直保持關切的態度，尤其是美

國軍艦通過臺灣海峽，如法國軍艦於2019年4月航行通過臺灣海峽，中國大陸官方認為法國軍艦「非法進入中國大陸水域」（illegally entering Chinese waters）（Hille and Mallet 2019），另2019年7月25日美國軍艦安提坦號（USS Antietam）通過臺灣海峽，中國大陸外交部發言人華春瑩表示：「…已就此向美方表達關切。臺灣問題是中美關係中最重要最敏感的問題。我們敦促美方…慎重妥善處理涉臺問題，以免損害中美關係和臺海和平穩定。」（中華人民共和國外交部 2019）換言之，中國大陸認為臺灣與臺灣海峽對其而言具有相當重要性，視臺灣為其之一部分，對臺灣海峽擁有管轄權，因此對於外國軍艦航行通過臺灣海峽表示嚴重的關切，並宣稱法國軍艦非法進入中國大陸水域。然此一觀點，由於無相關更進一步的消息可以證明：法國軍艦當日是否進入中國大陸的領海，或只是航行經過臺灣海峽，再者從中國大陸對美國安提坦號通過臺灣海峽的官方發言觀察，該國外交部發言人即不再以「非法」乙詞指涉美國軍艦進入臺灣海峽，故本文不排除法國軍艦駛入中國大陸領海的可能性；因為中國大陸對於外國軍艦於領海的無害通過權乃採「批准制」，假若法國軍艦在未取得中國大陸的批准而通過其領海，似有可能遭受中國大陸軍艦的驅離。

承上，作者在此提出兩種可能性：第一種可能性為「非法進入中國大陸水域」，也就是將臺灣海峽看成是「內海」；另一為進入中國大陸的領海。若依第一種觀點，作者認為中國大陸若試圖強硬地把臺灣視為其領土之一部分，並將臺灣海峽當作「內海」，類似於在蘇聯底下時亞速海與克赤海峽的內水性質，就如法國軍艦於2019年4月航行通過臺灣海峽，中國大陸官方認為法國軍艦「非法進入中國大陸水域」（Hille and Mallet 2019），<sup>7</sup>則會有法律適用上的問題。其主要原因在於該領海基線未連接臺灣，因此無法如《公約》第8條以領海基線的內水性質；因為基點的選定，雖《公約》第13條規定低潮高地若在12浬的領海內可當作領海基點，當然若島嶼在12浬的沿岸內亦可當作基點，然而臺灣甚至澎湖群島早已超出12浬以外，根本無法作為基點連接中國大陸本島附近的基點而形成內水（United Nations 1982）。因此該觀點依《公

<sup>7</sup> 有學者亦有提出中國大陸已藉由國內法如《中華人民共和國領海及毗連區法》第2條第2項之規定，已將臺灣海峽內海化。請參考黃奎博（2018）。

約》的角度檢視是無法成立的。第二種可能性就是法國軍艦進入中國大陸的領海，由於中國大陸對於外國軍艦的無害通過權採「批准制」（中國人大網 1992），因此若法國軍艦在未經批准狀況下進入中國大陸的領海，也就可能如中國大陸國防部所稱的「非法進入中國大陸水域」。

有關臺灣海峽通行權問題，美國為恐中國大陸將臺灣海峽透過國內法的方式而影響到通行權，頻頻派出軍艦通過臺灣海峽藉以捍衛航行自由權，中國大陸對此向美國提出關切（中華人民共和國外交部 2018a; 2018b）；另外，根據外電報導中國大陸國防部對於2019年4月25日法國軍艦進入臺灣海峽乃宣稱「非法進入中國大陸水域」，美國戰略與國際研究中心（Center for Strategic and International Studies）資深研究員葛萊儀（Bonnie Glaser）對此表示：這是中國大陸官方第一次稱臺灣海峽為中國大陸水域，但隨後中國大陸國防部已把2019年4月25日當日由任國強發言人有關法國軍艦非法進入臺灣海峽之言論刪除（Glaser 2019）。<sup>8</sup>雖目前中國大陸並未將臺灣納入其領海基線內，但就《中華人民共和國領海及毗連區法》第2條觀察，其提到該國領土及於臺灣及其附屬島嶼（中華人民共和國外交部 1992），這意圖似乎說明中國大陸視臺灣為其領土之一部分，但由於臺灣海峽目前無法被國際社會接受為內海且依法無據，未來中國大陸是否可能藉由立法與行政方式將臺灣海峽納為中國大陸水域的一部份，外國軍艦未經允許無法進入，或是通過臺灣海峽須遵守《公約》賦予沿海國在其領海及專屬經濟海域所制定的相關規範而影響到通行權，目前還不得而知，雖然短時間不會發生，但未來若美國軍艦持續於臺灣海峽領海部分行使無害通過權，極有可能與中國大陸軍艦產生擦撞或碰撞狀況，因為兩國對於無害通過權的解讀方式不一樣（U. S. Department of Defense 2020），就如2013年12月導彈巡洋艦「考本斯號」（Cowpens）為觀察中國大陸航空母艦「遼寧號」編隊訓練差點與中國大陸兩棲登陸艦在南海對撞，以及2018

<sup>8</sup> 英文全文為“*That’s exactly the point! The Chinese cut it out. Reporters who attended the presser confirm that the statement was made... I doubt French vessel entered China’s TTS/12nm. @FT got the story right—if true, it is the first time China called the TW Strait Chinese waters. And MND has excised the language from their website, so may not be official policy.*”（Glaser 2019）。

年9月中國大陸蘭州號於南薰礁附近逼迫美國海軍飛彈驅逐艦「狄凱特號」(Decatur)轉向差點造成衝撞事件。相同狀況，若美國軍艦駛入中國大陸領海行使無害通過權，但對於中國大陸來說，美國軍艦未經批准進入其領海，中國大陸為驅離美國軍艦駛離領海極有可能在臺灣海峽發生如1988年美蘇黑海的撞船事件(王冠雄 2019; Kraska and Pedrozo 2018, 225)。

綜上所據，就2018年克赤海峽事件，俄羅斯利用佔領克里米亞半島以及興建克里米亞大橋所形成法律上的漏洞，進而利用航行安全因素制定國內法，藉以規範通過克赤海峽的船舶大小。同樣地，中國大陸雖無法建造跨海大橋連接大陸本島與臺灣，但也可能利用《公約》所賦予沿海國的管轄權而影響各國船舶於臺灣海峽的通行權，如「批准制」的無害通過權，以及在專屬經濟海域內以海洋環境保護與人工島嶼安全區管轄為由，而要求通過的船舶遵守相關規範，甚至以軍事演習為由暫停某些臺灣海峽海域的通行，這都是可能透過行政管轄權來達到影響通行權的方式。其次，為捍衛航行自由權的美國頻次很高地派出軍艦通過臺灣海峽，在海峽內的專屬經濟海域的航行自由權目前未受到影響，然在海峽內領海的無害通過權，尤其中國大陸本土沿岸，美中由於解讀的方式不一致，很有可能受到影響，甚而發生軍艦擦撞事件，如中國大陸在南海為驅離美國軍艦駛離其所佔領相關島礁的領海，而幾乎擦撞的狀況都值得吾人省思。

## 柒、結論

俄羅斯與烏克蘭具有共同的歷史背景視克赤海峽為內海，但兩國已於蘇聯解體後成為獨立國家並相繼成為《公約》會員國，依《公約》的規範克赤海峽連結亞速海與黑海為「用於國際航行的海峽」，外國飛機與船舶享有過境通行權，烏克蘭軍艦亦享有通過克赤海峽的過境通行權，但行經克赤海峽的船舶須遵守俄羅斯為維護航行安全為訂定的相關規範。

國際法學者均傾向支持臺灣海峽為適用航行自由的國際海峽，而非適用過境通行之海峽，雖我國《中華民國領海及鄰接區法》第13條有關外國船舶於臺灣海峽非領海海域部分僅享有過境通行權具有法律上的瑕疵，但由於我國從未

阻礙外國船舶通過海峽的通行權，因此該條文也未被國際社會所挑戰。中國大陸基於歷史觀點並藉由行政與立法方式視臺灣海峽為具內水性質之「內海」，屆時必定面臨法律適用上的問題；然若中國大陸仍執意在《公約》的允許下藉由管轄權而影響船舶於海峽的通行權，如以軍事演習為由暫停通行權，因此船舶於臺灣海峽通行權受影響的可能性也是存在。

再者，由於中美兩國無害通過權解釋的不同，每當美國或它國軍艦高調通過臺灣海峽藉以捍衛航行自由權，尤其若外國軍艦未經批准進入其領海內則勢必引來中國大陸的關切並派軍艦尾隨甚至襲擾，如此長久下去難保臺灣海峽不會發生類似2018年克赤海峽的攔截撞船事件。最後，真正值得吾人警惕的是，假若中國大陸強化對專屬經濟海域管轄等情況發生時，屆時各國包括臺灣在內於臺灣海峽的通行權都可能受到嚴重影響。

（收件：108年12月13日，接受：110年6月24日）

# The Conflict of Legal Status of the Kerch Strait and How It Could Inform Right of Passage Through the Taiwan Strait

*Chihwen Ku*

Assistant Professor  
Department of Political Science, National Defense University

## Abstract

The Kerch Strait connecting the Sea of Azov to the Black Sea is the only route in and out of the Sea of Azov. Passages through the strait had been free of major issues until 2014 when Russia occupied Crimea, pushing out Ukraine; thereby controlling both sides of the strait and began quickly constructing a bridge spanning the strait. In East Asia, there is the Taiwan Strait that connects the East China Sea to the South China Sea. Unlike the Kerch Strait, the Strait of Taiwan is a significant international sea route. Recently U.S. warships and a handful of other states' warships have been sailing through the Taiwan Strait under the watchful eyes of the People's Republic of China and closely shadowed by its navy, in hopes of attempting to affect the passage of warships. From the perspectives of International Law, this paper analyzes the Kerch Strait Incident that occurred on November 25, 2018, in which it involved right of passage and how it might be applied to the Taiwan Strait situation.

Five core issues to be discussed are: (1) the definition of straits and how it pertains to international navigation and taking into consideration the historical background of transit passage while formulating the Law of the Sea; (2) the international status of Kerch Strait regarding navigation and rights of passage (3) The rights and obligations of strait states and other seafaring states; (4) the

legal analyses on the status of the Taiwan Strait and its passage; (5) the analysis of possibilities that could affect the passage of the Taiwan Strait.

**Keywords:** Taiwan Strait, Straits used for International Navigation, the Right of Transit Passage, Kerch Strait Incident, Right of Passage

## 參考文獻

- 人民網，2000，〈《一個中國的原則與臺灣問題》白皮書〉，<http://www.people.com.cn/BIG5/channel1/14/20000522/72540.html>，查閱時間：2020/6/11。People. 2000. “Yi gezhong guodeyuan zeyutaiwanwen tibai pi shu” [The One-China Principle and the Taiwan Issue]. (Accessed on June 11, 2020).
- 大陸常用辭語編輯委員會，2009，〈《大陸常用辭語彙編》〉，臺北：秀威資訊科技。Editorial Committee of Common Terms in Mainland China. 2009. *Daluchangyong ciyu huibian* [Compilation of Common Terms in Mainland China]. Taipei: Showwe Information Company.
- 中國人大網，1992，〈中華人民共和國領海及毗連區法〉，[http://www.npc.gov.cn/wxzl/wxzl/2000-12/05/content\\_4562.htm](http://www.npc.gov.cn/wxzl/wxzl/2000-12/05/content_4562.htm)，查閱時間：2019/12/11。National People’s Congress. 1992. “Zhonghua renmin gongheguo linghai ji pilianqu fa” [Law of the Peoples Republic of China on the Territorial Sea and the Contiguous Zone]. (Accessed on December 11, 2019).
- 中國政府網，2017，〈國務院關於印發‘十三五’現代綜合交通運輸體系發展規劃〉，[http://www.gov.cn/zhengce/content/2017-02/28/content\\_5171345.htm](http://www.gov.cn/zhengce/content/2017-02/28/content_5171345.htm)，查閱時間：2020/6/11。The State Council. 2017. “Guowuyuan guan yu yinfa shisan wu xiandai zonghejiaotong yunshu gui hua” [The State Council issued the 13th Five-year Plan for the Development of the Modern Comprehensive Transportation System]. (Accessed on December 11, 2019).
- 中國政府網，2019，〈習近平出席《告臺灣同胞書》發表40周年紀念會並發表重要講話〉，[http://www.gov.cn/xinwen/2019-01/02/content\\_5354209.htm](http://www.gov.cn/xinwen/2019-01/02/content_5354209.htm)，查閱時間：2019/12/12。The State Council. 2019. “Xijinpingchuxi gaotaiwantong baoshu fabiao sishizhounianjinianhui bingfabiao zhongyaojianghua ” [Xi Jinping Attended the Ceremony Marking the 40th Anniversary of the Publication of the Letter to Compatriots in Taiwan and Delivered an Important Speech]. (Accessed on December 12, 2019).
- 中國政府網，2021，〈國務院印發《國家綜合立體交通網規劃綱要》〉，

- [http://www.gov.cn/zhengce/2021-02/24/content\\_5588654.htm](http://www.gov.cn/zhengce/2021-02/24/content_5588654.htm)，查閱時間：2021/6/30。The State Council. 2021. “Guowuyuan yinfa guojia zonghe litijiaotongwang guihua gangyao” [The State Council issued the Guidelines on Developing Comprehensive Transport Network]. (Accessed on June 30, 2021).
- 中華人民共和國外交部，1992，〈中華人民共和國領海及毗連區法〉，[https://www.fmprc.gov.cn/web/ziliao\\_674904/tytj\\_674911/tyfg\\_674913/t556662.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/web/ziliao_674904/tytj_674911/tyfg_674913/t556662.shtml)，查閱時間：2020/6/12。Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China. 1992. “Zhonghuarenmingongheguo linghai ji pilianqu fa” [Law of the Peoples Republic of China on the Territorial Sea and the Contiguous Zone]. (Accessed on June 12, 2020).
- 中華人民共和國外交部，1998，〈中華人民共和國專屬經濟區和大陸架法〉，[https://www.fmprc.gov.cn/web/wjb\\_673085/zzjg\\_673183/bjhysws\\_674671/bhfg\\_674677/t556664.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/web/wjb_673085/zzjg_673183/bjhysws_674671/bhfg_674677/t556664.shtml)，查閱時間：2020/06/12。Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China. 1998. “Zhonghuarenmingongheguo zhuanshujingiqu he dalujiafa” [Law of the People’s Republic of China on the Exclusive Economic Zone and the Continental Shelf]. (Accessed on June 12, 2020).
- 中華人民共和國外交部，2018a，〈2018年10月23日外交部發言人華春瑩主持例行記者會〉，[https://www.fmprc.gov.cn/web/fyrbt\\_673021/jzhsl\\_673025/t1606427.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/web/fyrbt_673021/jzhsl_673025/t1606427.shtml)，查閱時間：2019/12/12。Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China. 2018. “2018nian shiyueersanri waijiaobufayanren huachunying zhu chilixing jizhehui” [Foreign Ministry Spokesperson Hua Chunying’s Regular Press Conference on October 23, 2018]. (Accessed on December 12, 2019).
- 中華人民共和國外交部，2018b，〈2018年11月29日外交部發言人耿爽主持例行記者會〉，[https://www.fmprc.gov.cn/web/fyrbt\\_673021/jzhsl\\_673025/t1617387.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/web/fyrbt_673021/jzhsl_673025/t1617387.shtml)，查閱時間：2019/12/12。Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China. 2018. “2018nian shiyiyu eerjiuri waijiaobufayanren gengshuang zhu chilixing jizhehui” [Foreign Ministry

Spokesperson Geng Shuang's Regular Press Conference on November 29, 2018]. (Accessed on December 12, 2019).

中華人民共和國外交部，2018c，〈2018年7月9日外交部發言人華春瑩主持例行記者會〉，[https://www.fmprc.gov.cn/web/fyrbt\\_673021/jzhsl\\_673025/t1575317.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/web/fyrbt_673021/jzhsl_673025/t1575317.shtml)，查閱時間：2019/12/12。Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. 2018. "2018nian shiyueersanri waijiaobufayanren huachunying zhu chilixing jizhehui" [Foreign Ministry Spokesperson Hua Chunying's Regular Press Conference on October 23, 2018]. (Accessed on December 12, 2019).

中華人民共和國外交部，2019，〈2019年7月25日外交部發言人華春瑩主持例行記者會〉，[https://www.fmprc.gov.cn/web/fyrbt\\_673021/jzhsl\\_673025/t1683377.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/web/fyrbt_673021/jzhsl_673025/t1683377.shtml)，查閱時間：2019/12/12。Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. 2019. "2019nian qiyueerwuri waijiaobufayanren huachunying zhu chilixing jizhehui" [Foreign Ministry Spokesperson Hua Chunying held a Regular Press Conference on July 25, 2019]. (Accessed on December 12, 2019).

中華人民共和國外交部，2020，〈2020年9月21日外交部發言人汪文斌主持例行記者會〉，[https://www.fmprc.gov.cn/web/fyrbt\\_673021/jzhsl\\_673025/t1816686.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/web/fyrbt_673021/jzhsl_673025/t1816686.shtml)，查閱時間：2021/6/30。Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. 2020. "2020nian jiu yue ershi yiri waijiaobufayanren wangwenbin zhu chilixing jizhehui" [Foreign Ministry Spokesperson Wang Wenbin held a Regular Press Conference on September 21, 2020]. (Accessed on June 30, 2021).

中華人民共和國國防部，2020，〈東部戰區連續組織多軍種多方向成體系實戰化演練〉，[http://www.mod.gov.cn/power/2020-08/13/content\\_4869550.htm](http://www.mod.gov.cn/power/2020-08/13/content_4869550.htm)，查閱時間：2020/10/14。Ministry of National Defense of the People's Republic of China. 2019. "Dongbuzhanqu lianxuzuzhiduojunzhong duofangxiang chengti xi shizhanhua yanlian" [PLA's Eastern Theater Command Conducts Exercises in Taiwan Straits]. (Accessed on October 14,

2020).

中華人民共和國海事局，2020，〈國內航行海船法定檢驗技術規則〉，  
<https://www.msa.gov.cn/html/xxgk/cbjsfg/gnhc/20200106/5C674703-9642-48CF-9E12-D5A6B744005B.html>，查閱時間：2021/6/29。Maritime Safety Administration of the People's Republic of China. 2020. "Guoneihangxinghaichuan fadingshuyuan jishuguize" [Technical Rules for the Statutory Testing of Seagoing Vessels on Domestic Voyages]. (Accessed on June 29, 2021).

內政部，1998，〈中華民國領海及鄰接區法〉，<http://glrs.moi.gov.tw/LawContent.aspx?id=FL000009>，查閱時間：2019/12/12。Ministry of the Interior, R.O.C. 1998. "Zhong hua min guoling haijilin jiequfa" [Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of the Republic of China]. (Accessed on December 12, 2019).

尹章華，2002，〈金馬外島及澎湖離島法律地位之探討〉，《臺灣海洋法學報》，1(1)，9-11。Yiin, Frank C. H. 2002. "Jin mawaidaojipenghuli daofa lüdi weizhitan tao" [A Study on Legal Status of the Outlying Islands Kinmen-Matsu and the Off-island Penghu]. *Taiwan The Law of The Sea Review*, 1 (1): 9-11.

王冠雄，2019，〈航行自由權利之下的權力展示—評美國「自由航行行動」〉，<https://www.haixia-info.com/articles/10808.html>，查閱日期：2019/12/12。Wang, Kung-hsiung. 2019. "Hang xingzi you quanlizhixia dequan lizhan shipingmei guozi you hang xingxing dong" [Demonstration of Power under the Right of Freedom of Navigation -- on 'Freedom of Navigation Operations' of the United States]. (Accessed on December 12, 2019).

丘宏達，2014，《現代國際法》，臺北：三民書局。Qiu, Hong-da. 2014. *Xiandai guojifa [Modern International Law]*. Taipei: SanminBook Company.

宋燕輝，1996，〈中共對臺實施海上封鎖之可能與國際法相關問題〉，《問題與研究》，35 (4): 15。Song, Yann-Huei. 1996. "Zhonggongduitai shishihaishangfeng suo zhikenengyuguojifa xiangguanwenti" [The Possibilities

of a PRC Naval Blockade Against Taiwan and the Related International Law Issues]. *Wenti Yu Yanjiu*, 35 (4): 15.

宋燕輝，2018，〈美艦過臺海不違法〉，<https://opinion.chinatimes.com/20180716003864-262105>，查閱日期：2019/12/12。Song, Yann-huei. 2018. “Meijian guotaihai buweifa” [It is not Illegal for the U.S. Ships across the Taiwan Strait]. (Accessed on December 12, 2019).

李人達，2017，〈《過境通行制度研究》〉，北京：中國政法大學出版社。Li, Ren-da. 2017. *Guojing tongxing zhidu yanjiu* [A Study on the Regime of Transit Passage]. Beijing: China University of Political Science and Law Press.

周怡，2002，〈從國際法論臺灣海峽的法律地位〉，《國立中正大學法學集刊》，8: 122。Chou, Jimmie-Yi. 2002. “Congguo ji faluntai wan hai xiadefa lüdi wei” [The Legal Statute of the Taiwan Strait in the International Law]. *National Chung Cheng University Law Journal*, 8: 122.

姜皇池，1999，〈由國際海峽制度論臺灣海峽與澎湖水道法律定位問題－基線劃定之可能與影響，兼論《領海法》相關條文〉，《臺大法學論叢》，28 (3): 7-55。Chiang, Huang-Chih. 1999. “Youguo jihai xiazhi duluntai wan hai xiayupenghushui daofa lüding weiben tiji xianhua dingzhike nengyuying xiangjianlunling haifaxiang guantiao wen” [The Legal Position of the Taiwan Strait and the Penghu Channel based on the System of International Straits - Possibility and Influence of the Delimitation of the Baseline, and on the Relevant Provisions of the Territorial Sea Law]. *National Taiwan University Law Journal*, 28 (3): 7-55.

姜皇池，2019，〈論克赤海峽事件所涉部分國際法議題〉，《軍法專刊》，65 (4): 41-45。Chiang, Huang-Chih. 2019. “Lunkechihai xiashi jiansuoshefenguo ji fayi ti” [On Certain International Legal Issues Relating to the Kerch Incident]. *The Military Law Journal*, 65 (4): 41-45.

胡念祖，2000，〈臺灣海峽法律定位 不應混淆〉，《中時電子報》，<https://forums.chinatimes.com/report/abian2000/89524u40.htm>，查閱日期：2019/12/12。Hu, Nien-Tsu Alfred. 2000. “Taiwanhaixia falüdingwei buying

- hun Yao” [The Legal Position of the Taiwan Strait Should Not Be Confused]. (Accessed on December 12, 2019).
- 國家文化資料庫，2009，〈臺灣海峽〉，<http://nrch.culture.tw/twpedia.aspx?id=1459>，查閱日期：2019/12/12。National Repository of Cultural Heritage. 2009. “Taiwanhaixia” [The Taiwan Strait]. (Accessed on December 12, 2019).
- 張衛華，2019，〈刻赤海峽的法律地位及航行問題〉，《國際法研究》，4: 53-55。Zhan, Wei-hua. 2019. “Kechihai xiadefa lüdi weijihang xingwen ti” [On the Legal Status and Navigation Issues of the Kerch Strait]. *Chinese Review of International Law*, 4: 53-55.
- 莊道明，2012，〈類比法〉，《國家教育研究院》，<http://terms.naer.edu.tw/detail/1678726/?index=41>，查閱日期：2020/05/27。Chuang, Tao-Ming. 2012. “Lèi b f ” [Analogy method]. (Accessed on May 27, 2020).
- 傅崑成，1995，〈臺灣海峽水域之法律定位〉，《臺大法學論叢》，24 (2): 182-183。Fu, Kuen-chen. 1995. “Taiwanhaixiashuiyuzhi falüdingwei” [Legal Status of the Maritime Zones of the Taiwan Strait]. *National Taiwan University Law Journal*, 24 (2): 182-183.
- 黃奎博，2018，〈美國軍艦穿越臺海有法可循〉，<https://tw.news.yahoo.com/%E3%80%90yahoo%E8%AB%96%E5%A3%87%E7%BC%8F%E9%BB%83%E5%A5%8E%E5%8D%9A%E3%80%91%E7%BE%8E%E5%9C%8B%E8%BB%8D%E8%89%A6%E7%A9%BF%E8%B6%8A%E5%8F%B0%E6%B5%B7%E6%9C%89%E6%B3%95%E5%8F%AF%E5%BE%AA-010002932.html>，查閱日期：2020/6/12。Huang, Kwei-Bo. 2018. “Mei guojun jianchuan yuetaihaiyoufakexun” [The Laws for the U.S. Warships crossing the Taiwan Strait]. (Accessed on June 12, 2020).
- 嚴峻，2020，〈權利與現況：臺灣海峽航行問題探析〉，《臺海研究》，27: 68-71。Jun, Yan. 2020. “Quanliyuxiankuang taiwanhaixia hangxingwentitanxi” [Rights and Present Situation: An Analysis of the Navigation Problem in the Taiwan Strait]. *Cross-Taiwan Strait Studies*, 27: 68-71.

- Associate Press. 2020. "China Monitored US Warship during Taiwan Strait Transit." <https://www.navytimes.com/news/your-navy/2020/01/20/china-monitored-us-warship-during-taiwan-strait-transit/> (January 20, 2020).
- BBC. 2018. "Ukraine-Russia Sea Clash: Who Controls the Territorial Waters around Crimea?" <https://www.bbc.com/news/world-46345317> (November 27, 2018).
- Caminos, Hugo, and Vincent P. Cogliati-Bantz. 2014. *The Legal Regime of Straits: Contemporary Challenges and Solutions*. Cambridge, UK: Cambridge University Press.
- Cruickshank, Michael. 2018. "Investigating The Kerch Strait Incident." <https://www.bellingcat.com/news/uk-and-europe/2018/11/30/investigating-the-kerch-strait-incident/> (November 30, 2018).
- Churchill, R. R., and A. V. Lowe. 1991. *The Law of the Sea*. Manchester, England: Manchester University Press.
- Embassy of Ukraine to the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland. 2019. "Ukraine Expressed Its Protest to the Russian Federation at IMO in Connection with the Discriminatory Inspections of Vessels as well as the Unauthorized Construction of a Bridge across the Kerch Strait." <https://uk.mfa.gov.ua/en/press-center/news/71773-ukrajina-vislovila-protest-v-imo-u-zvjazku-z-diskriminacijnimi-perevirkami-suden-ta-protipravnim-budivnictvom-rf-mostu-cherez-kerchensyku-protoku> (April 10, 2019).
- European Parliament. 2018. "Russia-Ukraine Conflict Flares up in the Azov Sea." [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2018/630307/EPRS\\_ATA\(2018\)630307\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2018/630307/EPRS_ATA(2018)630307_EN.pdf) (November 30, 2018).
- Fu, Kuen-Chen. 2014. "Safety and Security Issues in the Taiwan Strait- Some Reflections." In David D. Caron and Nilufer Oral, eds., *Navigating Straits Challenges for International Law*, pp. 327-328. Leiden, The Netherlands: Brill Nijhoff.
- Glaser, Bonnie. 2019. "China accuses France of Illegally Sailing Warship in Taiwan Strait. First Time China Has Officially Called the Taiwan Strait Chinese

- Waters.” <https://twitter.com/bonnieglaser/status/1121574208121688065> (April 26, 2019).
- Gorenburg, Dmitry. 2018. “The Kerch Strait Skirmish: A Law of the Sea perspective.” <https://www.hybridcoe.fi/wp-content/uploads/2019/01/Strategic-analysis-December2018.pdf> (May 27, 2020).
- Gov.ua State Site of Ukraine. 2014. “Government Approved an Agreement with Russia on the Construction of Transport Crossing through the Kerch Strait.” <https://www.kmu.gov.ua/en/news/247012238> (January 30, 2014).
- Grbec, Mitja. 2014. *Extension of Coastal State Jurisdiction in Enclosed and Semi-enclosed Seas*. London & New York: Routledge.
- Hille, Kathrin, and Victor Mallet. 2019. “China Accuses France of Illegally Sailing Warship in Taiwan Strait.” <https://www.ft.com/content/12f4ff22-674d-11e9-9adc-98bf1d35a056> (April 25, 2019).
- International Court of Justice (ICJ). 1949. “Corfu Channel Case.” <https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/1/001-19490409-JUD-01-00-EN.pdf> (April 9, 1949).
- International Court of Justice (ICJ). 1969. “North Sea Continental Shelf ( Federal Republic of Germany v. Denmark), Judgment of 20 February 1969.” <https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/52/052-19690220-JUD-01-00-EN.pdf> (February 20, 1969).
- International Court of Justice (ICJ). 1992. “Land, Island and Maritime Frontier Dispute (El Salvador/Honduras: Nicaragua Intervening ).” <https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/75/075-19920911-JUD-01-00-EN.pdf> (September 11, 1992).
- International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS). 2019. “Tribunal Prescribes Provisional Measures Ordering the Russian Federation to Release Three Ukrainian Naval Vessels and Their 24 Servicemen.” [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/press\\_releases\\_english/PR\\_284\\_En.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/press_releases_english/PR_284_En.pdf) (May 25, 2019).

- Koval, Dmytro, and Valentin J. Schatz. 2018a. "Ukraine v. Russia: Passage through Kerch Strait and the Sea of Azov (Part I: The Legal Status of Kerch Strait and the Sea of Azov)." <https://voelkerrechtsblog.org/ukraine-v-russia-passage-through-kerch-strait-and-the-sea-of-azov/> (January 10, 2018).
- Koval, Dmytro, and Valentin J. Schatz. 2018b. "Ukraine v. Russia: Passage through Kerch Strait and the Sea of Azov (Part II: Ukraine's Rights of Passage through Kerch Strait)." <https://voelkerrechtsblog.org/ukraine-v-russia-passage-through-kerch-strait-and-the-sea-of-azov-2/> (January 12, 2018).
- Kraska, James. 2018. "The Kerch Strait Incident: Law of the Sea or Law of Naval Warfare?" <https://www.ejiltalk.org/the-kerch-strait-incident-law-of-the-sea-or-law-of-naval-warfare/> (December 3, 2018).
- Kraska, James, and Raul Pedrozo. 2018. *The Free Sea: The American Fight for Freedom of Navigation*. Annapolis, MD: Naval Institute Press.
- Legislation of Ukraine. 2003. "Agreement between Ukraine and the Russian Federation on Cooperation in the Use of the Azov Sea and the Kerch Strait (Entered into force on 23 April 2004)." [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/643\\_205](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/643_205) (December 24, 2003).
- Mangone, Gerard J. 1987. "Straits Used for International Navigation." *Ocean Development & International Law*, 18 (4): 394.
- Martin, Ana G. Lopez. 2010. *International Straits: Concept, Classification and Rules of Passage*. New York, NY: Springer.
- Ministry of Foreign Affairs of Ukraine. 2019. "Statement of Ukraine's Foreign Ministry on its Request to the International Tribunal for the Law of the Sea for the Immediate Release of Three Ukrainian Naval Vessels and the Twenty-Four Servicemen on Board." <https://mfa.gov.ua/en/news/10158-zajava-ministerstva-zakordonnih-sprav-ukrajini-shhodo-zvernennya-do-mizhnarodnogo-tribunalu-z-morsykogo-prava-z-privodu-negajnogo-zvilynennya-tryoh-ukrajinskykh-vijsykovo-morsykih-suden> (April 17, 2019).
- Nandan, Satya N. 2002. "Legal Regime for Straits Used for International

- Navigation.” In B. ÖZTÜRK and R. ÖZKAN, eds., *The Proceedings of the Symposium on the Straits Used for International Navigation*. Turkey: Turkish Marine Research Foundation.
- Nandan, Satya N., and Shabtai Rosenne, eds. 2003. *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary Volume II*. Boston, MA: Martinus Nijhoff Publishers.
- Openauticalchart. 2020. “Location of Kerch Strait.” <http://openauticalchart.org/> (May 26, 2020).
- PCA. 2017. “PCA Press Release Ukraine V. The Russian Federation.” <https://pcacases.com/web/sendAttach/2135> (May 22, 2017).
- PCA. 2020. “Award Concerning the Preliminary Objections of the Russia Federation.” <https://pcacases.com/web/sendAttach/9272> (February 21, 2020).
- Schatz, Valentin J., and Dmytro Koval. 2019. “Russia’s Annexation of Crimea and the Passage of Ships Through Kerch Strait: A Law of the Sea Perspective.” *Ocean Development & International Law*, 50 (2-3): 280.
- Skaridov, Alexander. 2014. “The Sea of Azov and the Kerch Straits.” In David D. Caron and Nilufer Oral, eds., *Navigating Straits Challenges for International Law*. Leiden, The Netherlands: Brill Nijhoff.
- Song, Yann-huei. 2008. “The Legal Status of Taiwan Strait and Potential Maritime Disputes in China-US Relations.” <http://www.mac.gov.tw/public/attachment/052811544241.pdf> (March 28, 2008).
- The Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation. 2019. “Foreign Minister Sergey Lavrov’s Statement and Answers to Media Questions during a Joint News Conference Following Talks with Foreign Minister of Germany Heiko Maas, Moscow.” [http://www.mid.ru/en/web/guest/meropriyatiya\\_s\\_uchastiem\\_ministra/-/asset\\_publisher/xK1BhB2bUjd3/content/id/3478159](http://www.mid.ru/en/web/guest/meropriyatiya_s_uchastiem_ministra/-/asset_publisher/xK1BhB2bUjd3/content/id/3478159) (January 18, 2019).
- The United States Department of State Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs. 1988. “Limits in the Seas No. 109

Continental Shelf Boundary: Continental Shelf Boundary: Turkey-USSR and Straight Baselines: U.S.S.R. (Black Sea).” <https://2009-2017.state.gov/documents/organization/58383.pdf> (September 29, 1988).

The United States Department of State Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs. 2005. “Limits in the Seas No. 127 Taiwan’s Maritime Claims.” <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2019/12/LIS-127.pdf> (November 25, 2005).

UNIAN. 2018. “EU Calls on Russia to Ensure Foreign Vessels’ Free Access to Ukrainian Ports in Sea of Azov.” <https://www.unian.info/politics/10250598-eu-calls-on-russia-to-ensure-foreign-vessels-free-access-to-ukrainian-ports-in-sea-of-azov.html> (September 5, 2018).

United Nations. 1958. “Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone 1958 (Entered into Force on 10<sup>th</sup> September 1964).” [https://www.gc.noaa.gov/documents/8\\_1\\_1958\\_territorial\\_sea.pdf](https://www.gc.noaa.gov/documents/8_1_1958_territorial_sea.pdf) (April 29, 1958).

United Nations. 1958. “Document:-A/CONF.13/1 Historic Bays: Memorandum by the Secretariat of the United Nations.” [https://legal.un.org/diplomaticconferences/1958\\_los/docs/english/vol\\_1/a\\_conf13\\_1.pdf](https://legal.un.org/diplomaticconferences/1958_los/docs/english/vol_1/a_conf13_1.pdf) (February 24 to April 27, 1958).

United Nations. 1969. “Vienna Convention on the Law of the Treaties (with Annex). Concluded at Vienna on 23 May 1969.” <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201155/volume-1155-I-18232-English.pdf> (March 3, 2021).

United Nations. 1982. “United Nations Convention on the Law of the Sea (Entered into Force on 16 November 1994).” [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf) (December 10, 1982).

United Nations. 1989. “The Joint Statement by the United States of America and the Union of Soviet Socialist Republics: Uniform Interpretation of Norms of International Law Governing Innocent Passage (Signed at Jackson Hole, Wyoming, on 23<sup>rd</sup> September 1989).” [https://www.un.org/Depts/los/doalos\\_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulE14.pdf](https://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulE14.pdf) (September 23, 1989).

- United Nations. 2003. "The Joint Statement by the President of Ukraine and the President of the Russian Federation on the Sea of Azov and the Strait of Kerch (Signed on 24<sup>th</sup> December 2003)." [http://www.un.org/Depts/los/doalos\\_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulletin54e.pdf](http://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulletin54e.pdf) (December 24, 2003).
- United Nations. 2014. "Backing Ukraine's Territorial Integrity, UN Assembly Declares Crimea Referendum Invalid." <https://news.un.org/en/story/2014/03/464812-backing-ukraines-territorial-integrity-un-assembly-declares-crimea-referendum#.UzgPNqLRUdw> (May 27, 2014).
- United Nations. 2019. "Chronological Lists of Ratifications of, Accessions and Successions to the Convention and the Related Agreements." [http://www.un.org/depts/los/reference\\_files/chronological\\_lists\\_of\\_ratifications.htm](http://www.un.org/depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm) (April 8, 2019).
- U. S. Department of Defense. 2018. "DoD Annual Freedom of Navigation (FON) Reports." <https://policy.defense.gov/OUSDP-Offices/FON/> (March 3, 2021).
- U. S. Department of Defense. 2020. "Annual Freedom of Navigation Report Fiscal Year 2020." <https://policy.defense.gov/Portals/11/Documents/FY20%20DoD%20FON%20Report%20FINAL.pdf> (June 28, 2021).
- Van Dyke, Jon M. 2014. "Rights and Responsibilities of Strait States." In David D. Caron and Nilufer Oral, eds., *Navigating Straits Challenges for International Law*, pp. 33-35. Leiden, The Netherlands: Brill Nijhoff.
- Verkhovna Rada of Ukraine. 1991. "Verkhovna Rada of Ukraine Resolution on Declaration of Independence of Ukraine, 24 August 1991." [http://static.rada.gov.ua/site/postanova\\_eng/Rres\\_Declaration\\_Independence\\_rev12.htm](http://static.rada.gov.ua/site/postanova_eng/Rres_Declaration_Independence_rev12.htm) (May 26, 2020).
- Zou, Keyuan. 2000. "Redefining the Legal Status of the Taiwan Strait." *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 15 (2): 266.