中共東海防空識別區之法條依據分析*

張　　競

（中華戰略學會研究員）

摘　要

2013 年 11 月 23 日大陸劃設東海防空識別區，曾經引據其國內法條，發表政府聲明。發布聲明後，中共國防部則公告規範東海防空識別區航空器識別細則。本文首將探討該政府聲明與識別規則公告文字意涵，淺論防空識別區國際法地位，引述大陸相關論述，掌握大陸對此基本認識，再考證前揭法規是否明確定義與授權劃設防空識別區，再依法條屬地管轄權限討論授權合法性，其識別細則法源是否充分，以及前揭法規可否衍生前述劃設作為與識別規範。

本文續以防空識別區對比前揭中共法規所設立空域，期掌握異同處。最後討論劃設防空識別區，在無國際法規為前提，設立國內法源為依據作為結語。經考證比對後，發現大陸劃設東海防空識別區，曾引據早已失效法條，更在法條上充滿疑義，無適當法制基礎。實難支持劃設該防空識別區，若日後未補強法制，勢將授人以柄。

關鍵詞：防空識別區、領空、飛航情報區、主權聲索

*　*　*

壹、前　言

2013 年 11 月 23 日大陸劃設東海防空識別區，曾由新華社代發設立該識別區政府聲明，聲明全文如下列表 1；其內文引據 1973 年 3 月 14 日〈中華人民共和國國防法〉、1995 年 10 月 30 日所訂〈中華人民共和國民用航空法〉以及 2001 年 7 月 27 日

---

* 本文相關前稿如次：本文初稿見於〈中共東海防空識別區法理基礎分析〉（張競 2015a），其改敘英文版本見於“An Embarrassing Fact: The Legal Basis of the PRC East China Sea ADIZ.”（Chang 2015）；相似內容亦見於中文訪問稿〈依法論政解析東海防空識別區〉（亞太防衛雜誌編輯 2015）；全文大意曾刊於報刊評論稿〈評斷東海防識區兩周年〉和〈中國劃設「東海防空識別區」三周年省思〉（張競 2015b; 2016）；與本稿主論類同之英文前稿刊於“The Legal Basis of the People’s Republic of China’s East China Sea Air Defense Identification Zone.”（Chang 2016）

所頒〈中華人民共和國飛行基本規則〉，用以劃設由六點連線與其領海基線間空域爲東海防空識別區（新華網 2013）。在中共政府發布前揭聲明後，中共國防部則依據該聲明提出下列表 2 所示公告，對東海防空識別區內航空器識別細則加以規範。

表 1　中華人民共和國政府關於劃設東海防空識別區的聲明

中華人民共和國政府根據一九九七年三月十四日「中華人民共和國國防法」、一九九五年十月三十日「中華人民共和國民用航空法」和二〇〇一年七月二十七日「中華人民共和國飛行基本規則」，宣布劃設東海防空識別區。具體範圍爲以下六點連線與我領海線之間空域範圍：北緯33度11分、東經121度47分，北緯33度11分、東經125度00分，北緯31度00分、東經128度20分，北緯25度38分、東經125度00分，北緯24度45分、東經123度00分，北緯26度44分、東經120度58分。

資料來源：〈中華人民共和國政府關於劃設東海防空識別區的聲明〉（新華網 2013）。

表 2　中華人民共和國東海防空識別區航空器識別規則公告

中華人民共和國國防部根據中國政府關於劃設東海防空識別區的聲明，現將東海防空識別區航空器識別規則公告如下： 一、位於中華人民共和國東海防空識別區（以下簡稱東海防空識別區）飛行的航空器，必須遵守本規則。 二、位於東海防空識別區飛行的航空器，必須提供以下識別方式： （一）飛行計畫識別。位於東海防空識別區飛行的航空器，應當向中華人民共和國外交部或民用航空局通報飛行計畫。 （二）無線電識別。位於東海防空識別區飛行的航空器，必須開啓並保持雙向無線電通信聯繫，及時準確回答東海防空識別區管理機構或其授權單位的識別詢問。 （三）應答機識別。位於東海防空識別區飛行的航空器，配有二次雷達應答機的應當全程開啓。 （四）標誌識別。位於東海防空識別區飛行的航空器，必須按照有關國際公約規定，明晰標示國籍和登記識別標誌。 三、位於東海防空識別區飛行的航空器，應當服從東海防空識別區管理機構或其授權單位的指令。對不配合識別或者拒不服從指令的航空器，中國武裝力量將採取防禦性緊急處置措施。 四、東海防空識別區管理機構是中華人民共和國國防部。 五、本規則由中華人民共和國國防部負責解釋。 六、本規則自2013年11月23日10時起施行。

資料來源：〈中華人民共和國政府關於劃設東海防空識別區的聲明〉（新華網 2013）；亦請參閱中共國防部原始公告（中華人民共和國國防部 2013）。

由前揭〈中華人民共和國政府關於劃設東海防空識別區的聲明〉可知中共自認其劃設東海防空識別區法源爲 1997 年 3 月 14 日實施〈中華人民共和國國防法〉、1995 年 10 月 30 日實施〈中華人民共和國民用航空法〉以及 2001 年 7 月 27 日修正生效實施〈中華人民共和國飛行基本規則〉毋庸置疑；但此等法規是否具有明確法條文字，斬釘截鐵授權北京當局得以劃設防空識別區，值得深入探討。同時前揭法條是否足以作爲中共政權劃設防空識別區法源，亦具研究價值。

本文將分就此三項法條有效版本、管轄權限及藉由辨識文辭（text identification）、查證文義（context examination）及推敲文意（subtext interpretation）三個層次，檢視此等法條實質內文；以掌握與理解此等法條與中共實際所劃設東海防空識別區間，是否具有法理因果建構關係。以便探析下列法理：

一、前揭法規是否明確定義防空識別區與授權劃設該區？

二、前揭法規屬地（jus soli）管轄權限可否劃設防空識別區？

三、東海防空識別區內航空器識別細則法源是否充分？

四、前揭法規可否衍生前述劃設作爲與識別規範？

期以前述探討結果，作爲賡續討論防空識別區對比機場飛行空域、航路、航線、空中禁區、空中限制區和空中危險區，以及空中走廊、空中放油區和臨時飛行空域等前揭中共法規所曾設立之空域，期能掌握其異同處。最後討論劃設防空識別區，在無國際法規爲前提，設立國內法源爲依據作爲結語。經考證比對後，發現大陸劃設東海防空識別區，曾引據早已失效法條，更在法條上充滿疑義，無適當法制基礎。實難支持劃設該防空識別區，若日後未補強法制，勢將授人以柄。

貳、對前揭「政府聲明」與「識別規則公告」之分析與討論

依前揭〈中華人民共和國政府關於劃設東海防空識別區的聲明〉與〈中華人民共和國東海防空識別區航空器識別規則公告〉文字內容，吾人得以確認下列客觀事實，並作爲後續分析研討基礎。

首先是該「政府聲明」並未明列任何國際法條爲劃設東海防空識別區法理依據，亦未引述國際組織授權條款，或中國大陸與任何鄰邦所簽訂條約，作爲此單方面作爲基礎。其次是其所引述三項法律規範，其中〈中華人民共和國國防法〉與〈中華人民共和國民用航空法〉爲中國大陸法律體系中，須經中華人民共和國全國人民代表大會所通過正式法律。而〈中華人民共和國飛行基本規則〉則是依據〈中華人民共和國民用航空法〉，授權國務院與中央軍委共同會銜發布之行政規則，亦爲該法下屬施行細則。

若討論中國大陸劃設東海防空識別區，自就應審視此等法條，討論是否曾將有關防空識別區國際法條法理，經過內化過程，成爲國內法條具體文字，就須深入討論〈中華人民共和國政府關於劃設東海防空識別區的聲明〉所涉三項中國大陸國內法律規範文字，是否足以授權大陸政府如此作爲。①再者若檢視〈中華人民共和國東海防空識別區航空器識別規則公告〉文字內容，將發現該「識別規則公告」唯一引述依據，僅爲〈中華人民共和國政府關於劃設東海防空識別區的聲明〉，並直接明定該規則管理機構爲中華人民共和國國防部，亦將該規則解釋權限授予該單位。誠然在該公告第 3 條，依條文內容要求「位於東海防空識別區飛行的航空器，應當服從東海防空識別區管理機構或其授權單位的指令。對不配合識別或者拒不服從指令的航空器，中國武裝

註① 對於防空識別區透過各國實踐後，能否成爲國際習慣法理之基礎，以及就此等國際法理主張，再將其內化爲各國規範其防空識別區運作規則，其實是存在爭議空間。此等法理爭辯非本文要旨所在，謹在此述明該等法學論點歧見，期待法學界諸先進能夠再予深入探討釋疑。

力量將採取防禦性緊急處置措施。」但依據中國大陸政治體制，國防部爲國務院下屬單位，並不具備指揮解放軍權責，所有中國武裝力量係由與國務院平行中央軍委負責指揮，更顯現該公告在權責亦有可議。

經初步分析與討論，就兩項大陸劃設東海防空識別區政府文稿觀察。其皆未直接引述任何國際法條，僅引據三項大陸國內法規。就目前防空識別區國際法理地位而言，儘管目前約有 20 個國家各自劃設此等區域（Wikipedia 2017），②但國際法學界並未建構出任何明文顯現國際公約、條約及法條，作爲防空識別區實證法基礎；各國防空識別區亦不受任何國際組織規範（Page 2013）。但亦無任何國際法條禁止各國在其領域周邊劃設此空域（GlobalSecurity.com 2014）；因此從 1950 年 12 月 27 日美國率先劃設防空識別區迄今，儘管國際法學界對此見解甚多，但尚無定於一尊國際法條規範，可供援引作爲劃設所應遵循標準，或用以解決鄰近國家防空識別區相互重疊爭議。所有劃設防空識別區國家，皆以不同方式依據國內法條規範，作爲劃設防空識別區法理基礎。

在此國家中，美國所建構用於規範防空識別區國內法規，經常成爲參考典範（Federal Aviation Administration 2000）。日本亦依其國內法法規作爲劃設基礎，整體說來亦算相當完備。③日本依據國際民航組織規範編纂，並提供飛航活動參考運用之日本所轄空域「航行資料彙編」（AIP: Aeronautical Information Publication），亦提出相關規範。④大陸劃設東海防空識別區後，亦在相同性質文件詳列相關規範（中國航行資料匯編 2014）。⑤中華民國交通部民用航空局所發行臺北飛航情報區飛航指南，亦在相同章

註② 其原文如下：“……..About 20 countries and regions now have such zones including Canada, India, Japan, Pakistan, Norway and the United Kingdom, People’s Republic of China, South Korea, Taiwan, United States, Sweden, Iceland and more. Russia and North Korea have unofficial ADIZ for themselves as well……..”。

註③ 日本劃設防空識別區之法源係援引該國自衛隊法第 84 條：「防衛大臣は、外国の航空機が国際法規又は航空法（昭和二十七年法律第二百三十一号）その他の法令の規定に違反してわが国の領域の上空に侵入したときは、自衛隊の部隊に対し、これを着陸させ、又はわが国の領域の上空から退去させるため必要な措置を講じさせることができる。」【防衛大臣對於外國航空機違反國際法規或是航空法（昭和二十七年法律第 231 號）其他規定，侵入我國領空時，得要求自衛隊採取強迫其降落或是驅離領空等必要措施。】請參閱（日本政府法條資料庫 2017a）；並且參照該國航空法第 99 條，視爲劃設相關區域之法理基礎，請參閱（日本政府法條資料庫 2017b）。而其實際執行空防識別作業之規範，則是明列於防衛廳第 36 號訓令（防衛庁訓令第 36 号）：防空識別圏における飛行要領に関する訓令を次のように定める【（防衛廳訓令第 36 號）關於防空識別區內飛行要領，訓令規定如次】（日本政府防衛省網站 1969）

註④ 其原文爲：「この空域において、防衛省は我が国領空に接近する航空機についての識別を実施しており、飛行計画と照合できない航空機については、要撃機による目視確認を行うことがある。」【防衛省對於在防空識別區內接近我國領空之航空器應實施識別，並對於未依照飛行計畫飛行之航空器，由防禦戰機進行目視確認。】請參閱 ENR 5.2 演習及び訓練空域並びに防空識別圏，航空路誌【ENR5.2 演習、訓練空域及防空識別區，航空路誌】（AIP Japan）（日本國土交通省航空局網站 AIP 資訊專屬網頁 2017）（使用者須登錄註冊）。前揭【】內日文翻譯，感謝輔仁大學何思愼教授指導。

註⑤ 東海防空識別區規範資料，註記於編碼爲 ENR 5.2.1 東海防空識別區之章節。

節詳列同類規範資料（中華民國交通部民用航空局 2017，航路 5.2-7）。⑥中華民國劃設防空識別區，係依據中華民國法律體系；就防空識別區該辭語定義，該辭出於交通部頒「飛航規則」第 2 條第 79 款：「防空識別區：指經特別指定範圍之空域，於該空域內之航空器除應遵循飛航服務相關規定外，並應符合特殊識別及（或）報告程序。」在同一規則第 19 條亦提及：「航空器進入或飛航於防空識別區時，應遵守防空識別規定。……」在相關法規中並未提及任何國際法條（中華民國法務部 2014）。

前述兩項法律條文爲中華民國法律體系，所曾斬釘截鐵提及防空識別區法條規範。但針對中國大陸民航機可能闖入臺灣空域，在法律規範所明載應變處理原則，其參考空域範圍卻援引臺北飛航情報區（全國法規資料庫 2014, 40-41 條；2015, 31 條），而非美國協調中華民國政府所劃設防空識別區（豫夫 2013）。不論國際法學界對防空識別區法理詮釋與辯論，到目前能否達成共識，在未具實證法條前，防空識別區在各國是否能夠有效運作，須獲得民航業者或其他公私部門合作與支持。誠然各國軍用機遂行軍事偵察任務時，基本上不會受制於他國單方面所宣稱規範，致使防空識別區是否業經實際運作與有效實踐，獲得國際法理一定地位，仍具再深入討論空間。

由於本文主旨並非探討此國際法理發展，而僅在依據中國大陸劃設東海防空識別區時所提政府聲明，再加上後續配套航空器識別規則公告，檢視其所援引三項國內法條，能否有效與合理支持其劃設防空識別區，及進行航空器識別各項作爲。因此筆者特別就中國大陸本身對防空識別區課題，回顧其學界所曾提出撰述文稿，進行文獻回顧，期掌握大陸官方引據此三項法規，是否具有學界主張或理論發展脈絡，或其官方所採行政作爲曾經學界討論與建言。此三項法規實質內文與劃設及識別規範，是否有論述加以連結，建構出因果關係，期鋪陳筆者後續逐條考證，其國內法能否爲此等作爲適當依據之論述基礎。

參、中國大陸相關文獻對此課題探討與理解

防空識別區確實是大陸各期刊文稿關注熱門課題，運用不同期刊與文獻搜索工具，發現數量確實可觀。⑦大陸對此議題論述，從下列表 3 論述文稿刊行時期分布表中，確實可看出此論述與劃設東海防空識別區具有密切關聯。但若將防空識別區結合〈中華人民共和國政府關於劃設東海防空識別區的聲明〉所曾提及三項法規，作爲搜

註⑥ 臺灣周邊防空識別區規範資料，註記於編碼爲 ENR 5.2.3 防空識別區專屬章節。前揭註 4、5、6 等三個註釋所列資料，雖然名稱不同，但其實都是國際民航組織所統一規範「航行資料彙編」（AIP: Aeronautical Information Publication），但此飛航通告與規範文件，並非相關國家劃設防空識別區法律基礎。但是否據此認定防空識別區受到國際組織規範，確實具有深入討論空間，但此並非本文所欲探討範疇，在此不再贅言。

註⑦ 運用中國期刊全文數據庫，以「防空識別區」爲關鍵字搜尋，可搜尋獲得 1303 件稿件（CNKI 2017）；若以 iDOC 文獻搜索機制，使用相同關鍵字搜尋，則可獲得 504 筆稿件（上海圖書館 2017）。

尋關鍵字時，其論述文稿數量就會銳減。筆者依此等搜尋結果，剔除無關探討法理新聞報導與聲明文稿；再針對可能探討此三項大陸國內法規，審閱能否支撐劃設東海防空識別區法理基礎之論文稿件，所見結果分析如次。

表 3　中國大陸涉及防空識別區論述文稿刊行時期分布表

年別	數量
2016	25
2015	56
2014	184
2013	71
2012	6
2011	2
2010	5
2009	9
2008	2

資料來源：iDOC 文獻搜索，搜索關鍵字：防空識別區。本表係自前揭搜索顯示頁面，由作者自行轉換製表（上海圖書館 2017）。

中國政法大學全球治理和國際法治協同創新中心李居遷教授（2014），其以〈防空識別區：剩餘權利原則對天空自由的限制〉爲題，發表於《中國法學》期刊文稿，實爲中國大陸研究防空識別區法理經典作。假若要研究此項議題，確實是必讀文獻；但李文在結論亦指出：「防空識別區的發展已經超過半個多世紀了，關於其法律依據、法律特性的爭論數十年中陸續不斷」（李居遷 2014, 18）。但就筆者所欲探討課題來說，李居遷教授（2014, 17）在該文稿第三節：「中國防空識別區的理據」中，其曾堅稱大陸劃設東海防空識別區「具有充分的國內法依據」，並且說明前揭三項中國大陸法規性質與位階。⑧但未深入逐條探討此三項法規實質內涵，因此未說明到底基礎何在？如此替筆者所欲研究課題留下充分空間。

中國民航管理幹部學院法學教授，同時身兼西北政法大學客座教授與空間法研究所執行所長劉偉民（2014），依其專業地位，以〈論防空識別區與國際法〉爲題論文，更受到大陸研究本課題者普遍重視與援引。該文曾詳細引註多項足以作爲引申劃設防空識別區國際法條，確爲理解防空識別區國際法理爭論必須詳讀稿件。但就大陸劃設時所引據三項國內法規，該文稿僅在引述劃設時政府所提聲明時略述其名稱，完全未就法規內容加以討論。

山東大學法學院張晏瑲教授（2015）在以〈防空識別區設置的法理依據與實踐〉爲題專稿，援引 1944 年國際民用航空公約（1944 Convention on International Civil Aviation）、1982 年聯合國海洋法公約（1982 United Nations Convention on the Law of

註⑧　但是李教授誤將「中華人民共和國飛行基本規則」僅視爲國務院命令，其實該規則係由國務院及中央軍事委員會共同會銜發布之行政規範。

the Sea)、1972 年倫敦傾廢公約(1972 London Dumping Convention)及其後續 1996 年倫敦傾廢公約議定書(1996 Protocol to London Dumping Convention)相關條款，視爲「允許沿海國對近岸外國飛行器進行規制的國際法淵源」(張晏瑲 2015, 172)。張晏瑲並總結，劃設防空識別區「係植基於習慣國際法的自衛權」，再加上援引聯合國憲章第 51 條規範，「任一國家不因成爲聯合國會員國致喪失此固有權利」，作爲詮釋防空識別區法理主論點(張晏瑲 2015, 179)。但就本文所討論大陸本身國內法條，卻爲張文完全未曾論及盲點。

張晏瑲所持觀點，受中國社會科學院國際法研究所博士後研究人員張衛華(2015)呼應；在其以〈論專屬經濟區上空的法律地位和飛越自由〉爲題專稿，特別針對前述李居遷所持「剩餘權利」論述，及劉偉民認爲可依據國際法，對他國航空器飛越專屬經濟區空域有所限制觀點，引據相關法理加以反駁。同時其更主張應以廣義自保權觀點，補強李居遷認爲自衛權不足以作爲詮釋劃設防空識別區行爲基礎論點(張衛華 2015, 190-191)。因此張衛華(2015, 192)最後歸結：「…沿海國在專屬經濟區的權利義務不可能爲其建立防空識別區提供法律依據。防空識別區的目的是保護國家安全，屬於國家行使自保權的行爲。這種行爲所保護的國家安全利益遠大於其給飛越自由帶來的負擔，因此各國對其他國家建立防空識別區的行爲採取普遍默認的態度。由於這種默認的普遍性與長期性，可以認爲沿海國在其領海外建立防空識別區的權利已經成爲一項國際習慣法上的權利。」但張衛華在稿件中，亦從未檢討大陸作爲劃設東海防空識別區所引據三項國內法條，能否作爲合理基礎，更顯現此爲大陸學者研究此課題普遍忽視之處。

同樣在國防科技大學軍事高科技培訓學院張煌等作者以〈日韓防空識別區威懾機制研究〉爲題專稿中，儘管就軍事與戰略面向，提出有價值討論，但該文亦是認爲中國大陸劃設防空識別區係「依據國際法和國際慣例」，對其國內法條亦是隻字未提(張煌、汪洋、張昌芳 2015, 58)。不過武漢大學國際法研究所羅國強教授在與該所研究生田園馨合著，以〈論防空識別區的性質：「灰色地帶」的成因與特點〉爲題論述中，認爲建立防空識別區的國際法依據不明確(羅國強、田園馨 2016)；其分就國際公約與國際習慣情況分析，歸結出：「我們難以直接認定各國對防空識別區的遵守是出於一種法律的意識而不是一種國際禮讓。」(羅國強、田園馨 2016, 27)該文更對防空識別區諸多爭議法理性質加以剖析，但亦完全未觸及本文所欲探討大陸劃設防空識別區法條規範。

大陸針對劃設防空識別區法理研究，並不全都是劃設東海防空識別區所浮現事後諸葛亮；海南大學法學院院長王崇敏及該院教授鄒立剛，曾在該空域劃設前，以〈我國在專屬經濟區建立防空識別區的探討〉爲題所合著研究報告中，明確建議「由國務院及中央軍委共同制定和頒布〈中華人民共和國防空識別區條例〉，由中央軍委空中管制委員會健全配套規章。」(王崇敏、鄒立剛 2013, 98)⑨同時該文更主張「在確定

註⑨ 該文亦爲中國法學會部級法學研究課題「國家海上管轄權研究」[編號 CLS(2012)D236]的成果之一；因此可以推估其應爲官方委託研究案。

ADIZ 的空間範圍時，可優先考慮與我國飛行情報區的範圍相銜接：(1) 符合通行做法。(2) 能利用現存機制擴展 ADIZ 的功能，快捷有效。(3) 在我國境外的飛行情報區是經 ICAO 批准的，能佐證我國 ADIZ 的範圍是合理的。當然，也可同時考慮與我國承擔的海上搜救責任區相銜接)。」(王崇敏、鄒立剛 2013, 99) 更早於該文前，遠在 2007 年時，解放軍海軍大連艦艇學院政治系研究生張林與該院文法教研室副教授張瑞所合著，以「建立海上防空識別區的法理依據及其對策」爲題文稿中，亦早就主張「由國務院和中央軍事委員會空中管制委員會共同制定與頒布以條例和規則爲形式的關於海上防空識別區的法律法規，健全實施細則和配套規章……」(張林、張瑞 2007, 78)。由此就可理解，對大陸國內法規不足以劃設防空識別區，確實有學者專家察覺，並明確提出補強方案。

此外亦在同年，中國海洋大學法學研究所薛桂芳教授等人所合著，以〈設立防空識別區的法理分析〉爲題研究報告中，明確在結論提出：「我國應該考慮將建立空防識別區事宜列入議事日程，並通過立法形式，確認我國一定寬度的空防識別區，以期更好地捍衛國家主權、領土完整和國家安全，同時在世界範圍內進一步樹立起法治國家的形象。」(薛桂芳、熊須遠 2007, 39) ⑩亦有論述強調，劃設防空識別區時，應將國際法內化成爲國內法論述 (趙鵬程 2009, 95)。⑪因此吾人可確認大陸對於建構國內法，作爲劃設防空識別區法治依據，確實存在相當程度認識。但依據前述文稿發表後事實發展情況來看，大陸官方並未依照此等研究報告建議，進行相關法制配套工程，反而直接引據三項既存法規作爲依據，雖然劃設東海防空識別區後，亦有大陸學者呼籲要將劃設規範「貫徹到相應的國內法律條款中，以便成爲反擊他國的有力證據」(劉惠榮、田楊洋 2014)，⑫但劃設數年之後，法制工程依舊毫無作爲。⑬顯現大陸官方對國內法制在此不夠周延，若非渾然不覺就是視若無睹，更加證明探討其所引據國內法規實質條文意涵必要性。

此種輕忽大陸本身劃設防空識別區法條現象，可由安徽財經大學法學院研究生劉甦 (2015)，在劃設東海防空識別區後，以〈論重新設立 ADIZ 的國際法理論依據〉爲題文稿顯現；該文指出：「目前，對於一國 ADIZ 的規制，僅依據國內法，如〈美國防空識別區條例〉、〈日本防空識別區條例〉。國內法對於 ADIZ 的條文規定，更多局限於識別方式和違反措施兩大方面，對於 ADIZ 的設立範圍與他國重合是否違法以及如何解決均未涉及。」(劉甦 2015, 137) 劉文不但對美日兩國涉及防空識別區國內法認識

註⑩　該研究報告亦爲中國大陸國家社會科學基金資助項目 (05BFX048)，教育部人文社會科學重點研究基地重大項目 (5JJDZH249)，因此必然會上受到官方相關機構審閱毋庸置疑。

註⑪　「通過加強對聯合國海洋法公約和有關國際航空法、國際慣例的研究，吸收國外的有益經驗，並使其成爲國內法。」

註⑫　在該文頁 18 曾提及「我國借鑒美國與日本制定〈防空識別區條例〉的相關經驗已經劃設了東海防空識別區，這一舉措可繼續貫徹到相應的國內法律條款中，以便成爲反擊他國的有力證據。」應可證明作者並不認爲中國大陸相關國內法條業已完備，但其並未深入就條文內容加以分析。

註⑬　筆者本人曾經特別爲文批評此點，請參閱〈中國劃設「東海防空識別區」三周年省思〉(張競 2016)。

錯誤到不堪指正，還在文中寫出兩個完全不存在法條。其更完全忽視大陸劃設時所引據法條，就可看出並未認眞將其視爲重要劃設法理基礎。

亦有其他對大陸劃設時曾引據相關法規渾然不察之研究論述，諸如北京交通大學研究生羅卿（2015），在其以〈美國防空識別區的國際法評析：兼論美國防空識別區對中國的啓示〉爲題碩士論文，就提及「中國國防部此前公布的〈東海防空識別區航空器識別規則〉屬於防空識別區總則範疇，按照該規則第 5 條『本規則由中華人民共和國國防部負責解釋』，相關細則此後應由國防部負責制定並頒布。筆者以爲，我們應當借鑒美國防空識別區的國內立法，儘快出臺相關細則。」（羅卿 2015, 48）⑭顯然完全忽視中國大陸政府聲明所曾引據三項法條。此種在防空識別區研究論述忽視本身法條現象，不僅出現在研究生層級，亦有成熟權威論述對此失察。中國國際問題研究所海洋安全與合作中心曹群博士（2014），在其以〈中美防空識別區規則是否存在分歧〉爲題專稿中，對美國相關法規與軍事準則進行極有價值分析，更就大陸官方政策提出甚多合理詮釋與辯護，所有對此議題政治觀察家都應詳讀本文。但是曹文亦從未提及這三項中國大陸法規具體內容，如此就成爲對比規則盲點，但亦顯示大陸對此確實未能進行深入分析。

重視大陸劃設防空識別區時所引據法條，但卻囫圇吞棗毫未分析，就判定其具有可靠法理基礎觀點亦是存在。河南科技學院文法學院法律系教師王雷（2016）就在其以「論防空識別區的法律地位與相關法律概念」爲題文稿中，強調「中國國防部的聲明同時也明確指出東海防空識別區的劃定具有充分的法律依據，包括……這說明中國政府對防空識別區性質的認定，即防空識別區並非一個軍事政策，而是一個法律制度。……自然應當屬於中國法律體系的一個有機組成部分。」（王雷 2016, 239）但王雷完全未分析任何具體條文。華東政法大學研究生劉夢（2015），在其碩士論文針對三項劃設防空識別區所引據法規，再加上其他諸如〈中國民用航空空中交通管理規則〉以及〈通用航空飛行管制條例〉等兩項所涉法規，以專設章節加以分析。但其所得結論爲「提供了參考性的法律依據」，或「產生了一定的借鑒意義」（劉夢 2015, 34-35），⑮根本係自行引申詮釋，完全無法斬釘截鐵建立或證明引據此法條爲法理基礎之因果關係。

最後須提到大陸介紹防空識別區最爲完備出版品，其爲王鵬等人所編著，以《管窺防空識別區》爲書名，由軍事科學出版社出版，厚達 158 頁科普性書籍，所有有關各國防空識別區基本規範、技術、法規與歷史沿革皆遭蒐錄其中（王鵬、繆新萍、張芹 2014）。但在該書介紹中國大陸防空識別區基本狀況章節（王鵬、繆新萍、張芹 2014, 94-97），及該書附錄一「與防空識別區相關的法律」第二節「國內法」文字內容（王鵬、繆新萍、張芹 2014, 126-129），都僅是介紹相關法條名稱與概況，但未就各法

註⑭ 請參閱 5.4 節，通過國內立法確立防空識別區制度。

註⑮ 請參考第四章我國設立東海防空識別區的法律問題分析，第二節設立東海防空識別區的法理依據，第二款基於國內法的分析。

條逐項深入分析，爲何足以成爲支撐大陸劃設東海防空識別區法理基礎。

經過審閱大陸相關論述文稿後，足以證明筆者所欲分析課題，確曾受到大陸相關研究者重視，並強調必要性。但亦發現從未有何研究者，曾逐條檢視該等法規實質內文，更可顯現如此研究分析所獲結果，亦應具相當程度原創性，此應足以鋪陳下列節次各項解析。

肆、法條版本有效性與管轄權

一、法條版本適用性

在檢視法條內容前，應先理解該政府聲明所列三項法條是否爲適用版本。首就〈中華人民共和國國防法〉來說，該法係於 1997 年 3 月 14 日由中共第八屆全國人民代表大會第五次會議通過；並由 1997 年 3 月 14 日中華人民共和國主席令第八十四號公布，並且自公布日起施行（S-link 電子六法全書 2009；百度百科 1997）。此與中共發布東海防空識別區援引法條資料基本相符，但該法第 48 條條文內容，曾於 2009 年 8 月 27 日中華人民共和國第十一屆全國人民代表大會常務委員會第十次會議，通過「全國人民代表大會常務委員會關於修改部分法律的決定」並予公布時有所修訂（S-link 電子六法全書 2009a; 2009b），並依同日中華人民共和國主席第十八號令，其修訂內容自公布日起施行（S-link 電子六法全書 2009b）。

依據前述「全國人民代表大會常務委員會關於修改部分法律的決定」第 2 條：對下列法律和法律解釋中關於「徵用」的規定作出修改，並在該條第（一）款明示：將下列法律和法律解釋中的「徵用」修改爲「徵收」，亦在該款之第（8）項中，明確指出其適用於〈中華人民共和國國防法〉第 48 條（S-link 電子六法全書 2009b）。因此若細究該法最新版本，應爲 2009 年 8 月 27 日修訂後所公布版本才算完全正確。

依據同樣方式檢視該政府聲明內所援引〈中華人民共和國民用航空法〉，可以確認該法係於 1995 年 10 月 30 日第八屆全國人民代表大會常務委員會第十六次會議通過，並在同日由中華人民共和國主席第五十六號令公布，並依據該法第 214 條條文規定，自 1996 年 3 月 1 日起施行（S-link 電子六法全書 2016）。此與中共發布東海防空識別區時所援引法條資料基本相符，但該法亦於 2009 年 8 月 27 日中華人民共和國第十一屆全國人民代表大會常務委員會第十次會議，通過「全國人民代表大會常務委員會關於修改部分法律的決定」並予公布時有所修訂（S-link 電子六法全書 2016），⑯並依同日中華人民共和國主席第十八號令，其修訂內容自公布日起施行（S-link 電子六法全書 2009b）。

註⑯　請參閱本法中所述之【法規沿革】內文：「中華人民共和國第十一屆全國人民代表大會常務委員會第十次會議於 2009 年 8 月 27 日通過「全國人民代表大會常務委員會關於修改部分法律的決定：NO.38、NO.47、NO.56、NO.70。」

依前述「全國人民代表大會常務委員會關於修改部分法律的決定」，此項法條在當時修定時變動之處甚多；首先是由該「決定」第 3 條：對下列法律中關於刑事責任的規定作出修改，並在該條第（一）款明示：將下列法律中的「依照刑法第×條的規定」、「比照刑法第×條的規定」修改爲「依照刑法有關規定」，亦在該款第（38）項中，明確指出其適用於〈中華人民共和國民用航空法〉第 194 條、第 196 條、第 198 條、第 199 條（S-link 電子六法全書 2009b）。再依據前述「決定」第 3 條：對下列法律中關於刑事責任的規定作出修改，並在該條第（二）款明示：將下列法律中引用已納入刑法並被廢止的關於懲治犯罪的決定的規定修改爲「依照刑法有關規定」，亦在該款第（47）項中，明確指出其適用於〈中華人民共和國民用航空法〉第 191 條。

此外依前述「決定」第三條：對下列法律中關於刑事責任的規定作出修改，並在該條第（四）款明示：對下列法律中關於追究刑事責任的具體規定作出修改，亦在該款之第（56）項中，將〈中華人民共和國民用航空法〉第 192 條修改爲：「對飛行中的民用航空器上的人員使用暴力，危及飛行安全的，依照刑法有關規定追究刑事責任。」第 193 條第一款修改爲：「違反本法規定，隱匿攜帶炸藥、雷管或者其他危險品乘坐民用航空器，或者以非危險品品名托運危險品的，依照刑法有關規定追究刑事責任。」同條第三款修改爲：「隱匿攜帶槍支子彈、管制刀具乘坐民用航空器的，依照刑法有關規定追究刑事責任。」而第 195 條修改爲：「故意在使用中的民用航空器上放置危險品或者唆使他人放置危險品，足以毀壞該民用航空器，危及飛行安全的，依照刑法有關規定追究刑事責任。」並將第 197 條修改爲：「盜竊或者故意損毀、移動使用中的航行設施，危及飛行安全，足以使民用航空器發生墜落、毀壞危險的，依照刑法有關規定追究刑事責任。」

最後則依該「決定」第 4 條：對下列法律和有關法律問題的決定中關於治安管理處罰的規定作出修改，並在該條第（一）款明示：將下列法律和有關法律問題的決定中引用的「治安管理處罰條例『修改爲』治安管理處罰法」，亦在該款第（70）項中，明確指出其適用於「中華人民共和國民用航空法」第 200 條。依據前述「決定」所明載之多項法律條款，同理若細究該法最新版本，應爲 2009 年 8 月 27 日修訂後所公布版本才算完全正確。若再拿前述對〈中華人民共和國國防法〉以及〈中華人民共和國民用航空法〉不同版本生效日期原則，檢視中共劃設東海防空識別區所援引之第三項法條〈中華人民共和國飛行基本規則〉，會發現版本是否適用問題更具爭議性。

經過彙整諸多資訊來源（中國網 2007；百度百科 2000，中國民用航空局 2006a），⑰吾人可歸結出，〈中華人民共和國飛行基本規則〉自 1977 年 4 月 21 日國務院及中央軍事委員會銜頒發〈中華人民共和國飛行基本規則〉版本大修後，⑱所頒最初

註⑰ 在此特別提醒，中國民用航空局網站所公布官方現行有效版本，仍爲 2001 年版，推測係未能更正最新資料，顯然有所訛誤。對其沿革基本說明，請參閱〈〔大陸法令〕國務院、中央軍委《中華人民共和國飛行基本規則》〉（臺灣法律網 2007）。

註⑱ 請參閱前揭各個版本第 124 條文內容皆含下列文字：「國務院、中央軍事委員會 1977 年 4 月 21 日頒發的〈中華人民共和國飛行基本規則〉同時廢止。」即可理解存在此項大幅修定前版本。

版本係於 2000 年 7 月 24 日中華人民共和國國務院及中華人民共和國中央軍事委員會會銜發布第 288 號令公布生效。並在 2001 年 7 月 27 日，依「國務院、中央軍委關於修改〈中華人民共和國飛行基本規則〉的決定」進行首次修訂，並以同日由中華人民共和國國務院及中華人民共和國中央軍事委員會會銜發布第 312 號令公布，並依該版本第 124 條規定，於 2001 年 8 月 1 日零時起施行生效 (中國民用航空局 2006a)。並且後續在 2007 年 10 月 18 日，依另份同名「國務院、中央軍委關於修改〈中華人民共和國飛行基本規則〉的決定」文件，作出相關法規內容第二次修訂，並在當日再以中華人民共和國國務院及中華人民共和國中央軍事委員會會銜發布第 509 號令，公布前述文件，並明定於 2007 年 11 月 22 日零時起生效施行 (中國網 2007)。

由此證明中共劃設東海防空識別區政府聲明中，其所援引〈中華人民共和國飛行基本規則〉，既非像前兩項法條係引述最原始頒布版本，亦非引述最新現行有效版本，因此使其法理有效性更值得吾人置疑。引述法規作爲論述基礎時，最好是能要說明其沿革，以便使人理解其所引述者爲最新有效版本，如此才能避免產生像大陸宣布東海防空識別區時，引據早已廢止法條版本之訛誤。誠然其中修訂法條，未見得與所欲論述議題有所指涉，但是對引述法條來說，本身就應嚴謹，否則在此枝節被人置疑，實在是有損政府聲明權威性與專業性。特別是第三項法規，其在中共劃設防空識別區政府聲明中，既非最初版本制定或生效日期，亦非最新版本制定或生效日期，儘管其與中國民用航空局官方網站所列有效法規日期一致 (中國民用航空局 2006a)，但其只能視爲發生相同錯誤，並無助於自圓其說。

二、管轄權涵蓋範圍

首先就〈中華人民共和國國防法〉檢視其管轄權涵蓋範圍，該法原則上並未明確界定管轄權適用地理範圍，但在該法論及邊防、海防和空防第四章中，在第 26 條，確實斬釘截鐵地明載「領陸、內水、領海、領空」等文字，再加上該條最後提及「維護國家海洋權益」(S-link 電子六法全書 2009a)，⑲就會使其涉及範圍再向外延伸，但不可就此認爲該法管轄權範圍因此順勢向外延伸。

若依該法第一章總則第 8 條：「中華人民共和國在對外軍事關係中，維護世界和平，反對侵略擴張行爲。」及第十一章對外軍事關係第 66 條：「中華人民共和國支援國際社會採取的有利於維護世界和地區和平、安全、穩定的與軍事有關的活動，支持國際社會爲公正合理地解決國際爭端、軍備控制和裁軍所做的努力。」則依該法所可採取活動範圍，將可遠達全球各處；但此非意味著該法管轄權限得以擴及全球。不論

註⑲　該法第 26 條原文爲：「中華人民共和國的領陸、內水、領海、領空神聖不可侵犯。國家加強邊防、海防和空防建設，採取有效的防衛和管理措施，保衛領陸、內水、領海、領空的安全，維護國家海洋權益。」。作者在本節所認定管轄權範圍與管轄效力，係以最保守標準作出主張；但依法學境外效力理論，其確實具有法理辯論空間，然此等法理辯證業已超出筆者本身學能，實在無法合理判定，亦與本文要旨不盡相關，期待未來法學界先進能就此惠予指導。

前述任何對管轄權限敘述，都與設立防空識別區無關；就算是論及空防建設時，其亦僅限於領空，與防空識別區所劃設空域顯然不同。

再檢視〈中華人民共和國民用航空法〉屬地管轄權限，依該法第一章「總則」第 1 條：「爲了維護國家的領空主權和民用航空權利，保障民用航空活動安全和有秩序地進行，保護民用航空活動當事人各方的合法權益，促進民用航空事業的發展，制定本法。」及第 2 條：「中華人民共和國的領陸和領水之上的空域爲中華人民共和國領空。中華人民共和國對領空享有完全的、排他的主權。」原則上可確認該法適用範圍將適用於領空。再依該法第六章對境內民用機場所作各項規範，其管轄權限自然亦可涵蓋各民用機場。若再依據該法第七章「空中航行」下屬第一節「空域管理」各法條，以及第二節「飛行管理」第 76 條部分內文：「在中華人民共和國境內飛行的航空器，必須遵守統一的飛行規則。」以及第 81 條：「民用航空器未經批准不得飛出中華人民共和國領空。對未經批准正在飛離中華人民共和國領空的民用航空器，有關部門有權根據具體情況採取必要措施，予以制止。」吾人應可再度確認其適用範圍僅限於領空。

特別是在該法第十三章「對外國民用航空器的特別規定」第 173 條：「外國人經營的外國民用航空器，在中華人民共和國境內從事民用航空活動，適用本章規定；本章沒有規定的，適用本法其他有關規定。」及該章後續多項條文提及「國境內」及「領空」，更使吾人能確認該法管轄範圍。但在該法第 182 條：「外國民用航空器在中華人民共和國搜尋援救區內遇險，其所有人或者國籍登記國參加搜尋援救工作，應當經中華人民共和國國務院民用航空主管部門批准或者按照兩國政府協議進行。」所提及中華人民共和國搜尋援救區則須依 1992 年 12 月 8 日中國民用航空局，以民航局令第 29 號所頒〈中華人民共和國搜尋援救民用航空器規定〉而定；依該規定第一章第 6 條：「中華人民共和國領域內以及中華人民共和國締結或者參加的國際條約規定由中國承擔搜尋援救工作的公海區域內爲中華人民共和國民用航空搜尋援救區，該區域內劃分若干地區民用航空搜尋援救區，具體地區劃分範圍由民航局公布。」因此可理解該法適用範圍若超出中共領域時，亦將受國際條約規範，並不能完全由中共當局決定。

第二章民用航空器國籍第 5 條：「本法所稱民用航空器，是指除用於執行軍事、海關、警察飛行任務外的航空器。」(S-link 電子六法全書 2016)，可確認執行軍事、海關、警察飛行任務航空器不屬該法管轄範圍。若再參酌該法第八章「公共航空運輸企業」第 91 條：「公共航空運輸企業，是指以營利爲目的，使用民用航空器運送旅客、行李、郵件或者貨物的企業法人。」第九章「公共航空運輸」第 106 條：「本章適用於公共航空運輸企業使用民用航空器經營的旅客、行李或者貨物的運輸，包括公共航空運輸企業使用民用航空器辦理的免費運輸。本章不適用於使用民用航空器辦理的郵件運輸。對多式聯運方式的運輸，本章規定適用於其中的航空運輸部分。」以及第 107 條：「本法所稱國內航空運輸，是指根據當事人訂立的航空運輸合同，運輸的出發地點、約定的經停地點和目的地點均在中華人民共和國境內的運輸。本法所稱國際航空運輸，是指根據當事人訂立的航空運輸合同，無論運輸有無間斷或者有無轉運，運輸的出發地點、目的地點或者約定的經停地點之一不在中華人民共和國境內的運輸。」

再加上第十章「通用航空」第 145 條：「通用航空，是指使用民用航空器從事公共航空運輸以外的民用航空活動，包括從事工業、農業、林業、漁業和建築業的作業飛行以及醫療衛生、搶險救災、氣象探測、海洋監測、科學實驗、教育訓練、文化體育等方面的飛行活動。」亦可明確理解該法適用對象。當然該法內文多處提及「第三人」，不論對該第三人產生侵權或損害情事與理由爲何，其屬於該法適用對象毋庸置疑。

經檢討該法適用範圍與對象後，再檢視〈中華人民共和國飛行基本規則〉對於屬地管轄權及管轄對象範圍；依據該規則第一章「總則」第 1 條：「爲了維護國家領空主權，規範中華人民共和國境內的飛行活動，保障飛行活動安全有秩序地進行，制定本規則。」明確地規範該規則之屬地管轄權僅限於「中華人民共和國境內」，而第 2 條：「凡轄有航空器的單位、個人和與飛行有關的人員及其飛行活動，必須遵守本規則。」則是規範出此規則管轄對象。所以若考量該規則有效管轄權時，就須同時符合前述兩條款，才能具備充分管轄權限。檢視該規則第二章「空域管理」下屬第 11 條至第 27 條條文內容，所有依該規則所劃設飛航區域，除第 15 條所提國際航路外，其餘所有飛航區域都應位於中共境內，此與前述第一章「總則」第 1 條所規範屬地管轄區域並無出入。不過依該規則第三章「飛行管制」第 35 條部分條文內容：「……獲准飛出或者飛入中華人民共和國領空的航空器，實施飛出或者飛入中華人民共和國領空的飛行和各飛行管制區間的飛行，必須經中國人民解放軍空軍批准；……」其實其管轄權限因此等申請批准程序，就延伸至向中共當局提出申請，轄有航空器之單位或個人。但在此要特別提醒，此僅限於出入其領空之航空器，因此就屬地管轄權限來看，並不能對外有所擴張。

此外若參酌該規則第三章「飛行管制」、第四章「機場區域內飛行」、第五章「航路和航線飛行」、第六章「飛行間隔」、第七章「飛行指揮」、第八章「飛行中特殊情況的處置」及第九章「通信、導航、雷達、氣象和航行情報保障」，僅有第 102 條：「軍用航空器遇險時，有關部門應當及時報告當地政府和駐軍。當地政府和駐軍應當立即組織搜尋援救。在海上搜尋援救遇險航空器時，還應當報告國家海上搜尋援救組織和附近的海上搜尋援救組織，國家海上搜尋援救組織和附近的海上搜尋援救組織應當迅速進行搜尋和援救。民用航空器遇險時，搜尋援救活動的組織與實施按照國家有關規定執行。」與第 103 條：「航空器在中華人民共和國境外遇險時，應當使用國際通用的遇險信號和頻率。在海上飛行遇險時，設備允許的，還應當使用 500 千赫頻率發出遇險信號。」而其餘各章節中所規範事項都僅限於其境內。不過就前述兩條條文觀察，其對處置境外發生飛安狀況，都十分尊重國際規範，並未要求排他專屬管轄權，亦明確論述出與他方共同作業。

再就該規則第十章「對外國航空器的特別規定」，其自第 112 條至 115 條對於外籍航空器規範都僅限於進出其國境與領空，就屬地管轄權而言，與該規則整體規範範圍完全吻合。至於第十一章「法律責任」中各條文皆係針對管轄對象，與屬地管轄權並無直接相關，而且其管轄對象原則上亦與前述該規則第 2 條相同。最後就要針對第十二章「附則」第 121 條：「中華人民共和國航空器在本國領海以外毗連區、專屬經濟區

和公海上空飛行，中華人民共和國締結或者參加的國際條約同本規則有不同規定的，適用國際條約的規定；但是，中華人民共和國聲明保留的條款除外。」儘管就屬地管轄權來說，確實是延伸至領海以外毗連區、專屬經濟區和公海上空，但很顯然地該條適用對象僅爲中華人民共和國航空器，而且亦未絕對排除依據國際條約，對其國籍航空器所產生管轄權；不論如何，可以確認該條款對外籍航空器在其領海以外空域，應當並未具有管轄權。

所以經過觀察此等條款，吾人可發現就飛航活動來說，大陸確實在接受國際法條法理規範後，將相關意涵明確內化至其國內法規中但就與防空識別區相關，經過具體實踐到目前能否歸結出國際習慣法理來說，確實具有爭議空間；同時亦無涉及此等議題任何國際法條，透過內化成爲明文記述及公告施行法律或行政規範。

最後檢視該規則第 122 條：「攔截違反本規則的航空器所使用的信號和被攔截的航空器回答的信號，按照本規則附件三的規定執行。」而該規則附件三則是「攔截航空器和被攔截航空器的動作信號」，若對照第三章「飛行管制」第 29 條：「飛行管制的基本任務是：(一) 監督航空器嚴格按照批准的計劃飛行，維護飛行秩序，禁止未經批准的航空器擅自飛行；(二) 禁止未經批准的航空器飛入空中禁區、臨時空中禁區或者飛出、飛入國 (邊) 境；(三) 防止航空器與航空器、航空器與地面障礙物相撞；(四) 防止地面對空兵器或者對空裝置誤射航空器。」及第 37 條：「對未經批准而起飛或者升空的航空器，有關單位必須迅速查明情況，採取必要措施，直至強迫其降落。」顯然其屬地管轄權限亦應止於國境或領空。

三、辨識文辭、查證文義及推敲文意

經檢視中共劃設東海防空識別區政府聲明中所引據三項法規，發現就其援引版本適用性，以及就屬地管轄權與管轄對象分析，確實並無適當法理依據授權劃設東海防空識別區。若再就使用文字語辭加以比對，更發現極難證實法理授權因果聯結關係。⑳首就防空識別區辭語來說，前述三項法規根本從未提及該辭，亦就不存在該辭法理標準定義。

其次檢視中共國防部依該聲明，所發航空器識別規則公告提及各種識別方式，就飛行計畫識別方式來說，在〈中華人民共和國國防法〉從未提及該辭。在〈中華人民共和國民用航空法〉第 167 條與第 178 條中曾三度提及飛行計畫該辭，㉑但完全與事先提供飛行計畫以利在防空識別區識別無關。而在〈中華人民共和國飛行基本規則〉第

註⑳ 在本節中後續對各項法條所作檢視，皆是引據自前述註解中，有關三項法規各個資訊來源。

註㉑ 該法第 167 條相關部分爲：「…… (一) 損害發生在保險或者擔保終止有效後；然而保險或者擔保在飛行中期滿的，該項保險或者擔保在飛行計畫中所載下一次降落前繼續有效，但是不得超過二十四小時；……」第 178 條相關部分爲：「外國民用航空器，應當按照中華人民共和國國務院民用航空主管部門批准的班期時刻或者飛行計畫飛行；變更班期時刻或者飛行計畫的，……」

39 條與第 90 條曾兩度提及飛行計畫，㉒同樣亦完全與防空識別區識別毫無關係。

再就中共國防部公告要求無線電識別來說，〈中華人民共和國國防法〉從未提及該辭。在〈中華人民共和國民用航空法〉第 10 條、第 88 條及第 90 條曾八度提及無線電該辭，㉓但皆與公告之無線電識別要求無關。但在〈中華人民共和國飛行基本規則〉第 48 條、第 57 條、第 60 條、第 87 條、第 95 條、第 101 條及第 105 條，總共提及無線電計 13 次之多，但並未明確規範係用於識別。僅有第 48 條部份條文內容：「飛行人員自起飛前開車起到著陸後關車止，必須同空中交通管制員或者飛行指揮員保持無線電通信聯絡，並且嚴格遵守通信紀律。」與公告無線電識別要求內容：「位於東海防空識別區飛行的航空器，必須開啓並保持雙向無線電通信聯繫，及時準確回答東海防空識別區管理機構或其授權單位的識別詢問。」算是勉強近似；但要特別指出飛行基本規則係以「空中交通管制員或者飛行指揮員」作爲通聯對象，此與公告所要求「東海防空識別區管理機構或其授權單位」顯然並不相同。

若檢視該公告所要求應答機識別條文：「位於東海防空識別區飛行的航空器，配有二次雷達應答機的應當全程開啓。」對比〈中華人民共和國國防法〉條文，則是從未提及雷達該辭，更遑論二次雷達與應答機。至於「中華人民共和國民用航空法」全文從未提及雷達該辭。而〈中華人民共和國飛行基本規則〉則是在其第 12 條、第 40 條、第 96 條、第 104 條、第 107 條及第 108 條多處提及雷達該辭共計 15 次，但從未提及二次雷達與應答機，各條內容亦與識別功能毫無關係。

最後檢視有關標誌識別要求；依中共國防部公告原文：「位於東海防空識別區飛行的航空器，必須按照有關國際公約規定，明晰標示國籍和登記識別標誌。」對比〈中華人民共和國國防法〉全文，從未提及標誌辭語。而〈中華人民共和國民用航空法〉則在第 8 條、第 58 條、第 61 條及第 85 條，分別提及標誌一辭共計 5 次，但僅有第 8 條：「依法取得中華人民共和國國籍的民用航空器，應當標明規定的國籍標誌和登記標誌。」具有些許關聯，但實與在東海防空識別區識別要求差異甚大。而〈中華人民共和國飛行基本規則〉在其第 24 條、第 41 條及第 47 條提及該辭共計 6 次，但第 24 條與第 47 條與航空器標誌無關，㉔而第 41 條：「在中華人民共和國領空飛行的航空器，必須標明明顯的識別標誌，禁止無識別標誌的航空器飛行。無識別標誌的航空器因特

註㉒　該規則第 39 條相關部分爲：「…各航空單位應當按照批准的飛行計畫組織實施。」第 90 條相關部分爲：「飛行指揮員必須…並做到：（一）瞭解飛行任務、飛行計畫、飛行人員的技術水平及健康狀況、航空器性能和機載設備，以及各項保障工作情況；…」

註㉓　該法第 10 條相關部分爲：「…包括對民用航空器構架、發動機、螺旋槳、無線電設備和其他…」第 88 條相關部份爲：「…依法對民用航空無線電臺和…實施管理。…使用的無線電臺和其他儀器、裝置，不得妨礙民用航空無線電專用頻率的正常使用。對民用航空無線電專用頻率造成有害干擾……應當停止使用該無線電臺或…」以及第 90 條相關部分爲：「從事飛行的民用航空器，應當攜帶下列文件：…（五）裝有無線電設備的民用航空器，其無線電臺執照；……」

註㉔　該規則第 24 條相關部分爲：「……對可能影響飛行安全的高大建築物或者設施，應當按照國家有關規定設置飛行障礙燈和標誌……」第 47 條相關部分爲：「……水平能見度小於 2 公里的，應當打開機場全部障礙標誌燈；……」

殊情況需要飛行的，必須經中國人民解放軍空軍批准。航空器的識別標誌，必須按照國家有關規定獲得批准。」雖與公告要求極爲近似，但須注意其所規範空域爲大陸領空，就可理解其與公告內容管轄權限，依據法理將是毫無瓜葛。

歸結本節所檢視各項法理要素，發現確實難以建構中共劃設東海防空識別區政府聲明中，所引據三項法規與劃設作爲間法理因果聯結關係。此外再就中共國防部同時所發要求航空器採取辨識作爲，對比三項法規各個條文規範，發現亦不盡吻合；據此三項大陸法規，作爲劃設東海防空識別區，以及要求航空器進入該空域，配合實施各項識別措施法理基礎，實不能認定相互間具有法理因果關聯性。

伍、探討各飛航劃分區域

儘管本文已自中共劃設東海防空識別區所引據三項法規，確認並無防空識別區辭語與定義，但在本節中說明該三項法條所曾列出各個飛航區域，期使讀者理解，此等法規對飛航區域設定，完全與防空識別區無關。首先就〈中華人民共和國國防法〉，在其第 26 條中曾兩度提及領空，除此之外完全未曾論及劃設其他空域，但領空與防空識別區顯然不同。就〈中華人民共和國民用航空法〉來說，僅在第 78 條：「民用航空器除按照國家規定經特別批准外，不得飛入禁區；除遵守規定的限制條件外，不得飛入限制區。前款規定的禁區和限制區，依照國家規定劃定。」提到禁區和限制區兩項空域，但卻未法規中明確定義；當然在第 182 條亦曾提及搜尋援救區，但此非純然之空域。在該法中設有「空域管理」專屬章節，但僅有列出數項原則，未對空域作出詳細定義；在「飛行管理」專屬章節中，雖曾提及管制空域，但無明確定義；總之前揭區域皆可明顯辨識其與防空識別區不同。

至於〈中華人民共和國飛行基本規則〉就對空域具有較多完整規範；在第二章「空域管理」第 12 條，就提及空域通常劃分爲機場飛行空域、航路、航線、空中禁區、空中限制區和空中危險區等。再爲考量空域管理和飛行任務需求，可劃設空中走廊、空中放油區和臨時飛行空域。㉕在第 14 條更將機場飛行空域通常包括駕駛術 (特技、編隊、儀表) 飛行空域、科研試飛飛行空域、射擊飛行空域、低空飛行空域、超低空飛行空域、海上飛行空域、夜間飛行空域和等待空域，再加上最低高度層及等待高度層等飛航空層與空域加以說明。㉖並在後續第 15 條及第 16 條說明航路與航線定義，又在第 17 條與第 18 條分就空中禁區和臨時空中禁區，及空中限制區或者臨時空

註㉕ 該規則第 12 條相關部分爲：「……空域通常劃分爲機場飛行空域、航路、航線、空中禁區、空中限制區和空中危險區等。空域管理和飛行任務需要的，可以劃設空中走廊、空中放油區和臨時飛行空域。」

註㉖ 該規則第 14 條相關部分爲：「……機場飛行空域通常包括駕駛術 (特技、編隊、儀表) 飛行空域、科研試飛飛行空域、射擊飛行空域、低空飛行空域、超低空飛行空域、海上飛行空域、夜間飛行空域和等待空域等。…等待空域的最低高度層，…每隔 300 米爲一個等待高度層：…」

中限制區解說定義。此外還在第 19 條定義空中危險區或臨時空中危險區，第 21 條及第 22 條說明如何規範空中走廊與空中放油區；劃設臨時飛行空域則是由該規則第 23 條所規範。

除前述空域外，該規則更在第三章飛行管制第 30 條：「在中華人民共和國境內，按照飛行管制責任劃分爲：飛行管制區、飛行管制分區、機場飛行管制區。航路、航線地帶和民用機場區域設置高空管制區、中低空管制區、終端（進近）管制區、機場塔台管制區。在中華人民共和國境內、毗連區、專屬經濟區及其毗連的公海的上空劃分若干飛行情報區。」定義諸多不同管制區，以及最有可能與防空識別區混淆之飛行情報區。但依據中國民用航空局所制定「中國民用航空空中交通管理規則」第四章「空域」第一節「飛行情報區」下屬第 85 條至第 88 條各款對於飛行情報區定義與描述（中國民用航空局 2006b; 2006c），明確顯示此即爲國際民航組織所規範，㉗在此岸所稱之「飛航情報區」（Flight Information Region）；㉘因此其與防空識別區完全不同。最後在該規則第 123 條，還針對過渡高度層以及終端管制區兩項特殊飛航空層與空域加以定義，但其亦與防空識別區完全無關。

誠如前述，經過檢視三項在中共劃設東海防空識別區所發政府聲明所提及法規，儘管其內文提到多項飛航劃分區域，大部分皆曾賦予明確定義，就算未曾加以定義，在各條款引用時，亦可理解出其意涵與防空識別區完全無涉，即便其所劃設之空域會與防空識別區交疊，但卻具有完全不同意義；由此檢視定義過程更加顛覆中共政府聲明引據此三項法規價值。

陸、結　語

防空識別區本身既無明文書寫國際法條作爲基礎，亦不受任何國際組織管制；㉙究竟應如何劃設，國際社會其實並無任何標準可言。本文係針對中國大陸劃設東海防空識別區時所發聲明所引據三項法規，以及中共國防部在同時所公布航空器識別規則公告。經過檢視其與實際所劃設東海防空識別區間法理因果聯結關係，比對法規內文字辭，辨識其文義與推敲其隱含之寓意後，歸結出雙方間實在無法建構出此等法理聯結關係，而且就引據法條版本與管轄權來看，簡直就是荒腔走板錯誤百出。

面對此等法理瑕疵之窘境，中國大陸若仍欲維持東海防空識別區運作，實應仿照美國法規體制，爲此設立專門法條規章；要不然就必須針對適當法規，進行補強修訂

註㉗　依據前揭中國民用航空交通管理規則，證實飛行情報區係由國際民航組織所規範之第 87 條全文爲：「爲了便於對在中國境內和經國際民航組織批准由我國管理的境外空域內飛行的航空器提供飛行情報服務，全國共劃分瀋陽、北京、上海、廣州、昆明、武漢、蘭州、烏魯木齊、香港和臺北十個飛行情報區。」

註㉘　此項譯名差異但可互通之說明，請參閱（互動百科 2015）。

註㉙　請參閱（Page 2013）和（Global Security.com 2014）資料。

之法制工程，如何才能符合在國際社會成爲大國法治要求。最後要指出，相關幕僚草擬劃設東海防空識別區政府聲明與航空器識別規則公告時，顯然工作態度輕率，引據與查證法條極度失職，才會產生此畫蛇添足弄巧成拙荒唐結果。

*　　*　　*

(收件：105 年 6 月 3 日，接受：106 年 10 月 13 日)

Analyzing the Legal Terms of the PRC East China ADIZ

Ching Chang

Research Fellow
Society for Strategic Studies
Republic of China

Abstract

The People's Republic of China has defined the East China Sea Air Defense Identification Zone (ADIZ) on November 23, 2013 based on its three domestic legal decrees. Subsequently, another announcement of the aircraft identification rules for this ADIZ was immediately issued by the PRC Defense Ministry.

This paper first reviews the literatures ever published by the PRC scholars on this issue before further examining the contents of the three decrees for exploiting whether existed specific authorization of defining air defense identification zone and the principle of ratione loci may properly support the jurisdiction of such an action. Was the legal basis for aircraft identification rules of the ADIZ sufficient? Can these aforesaid decrees be the proper legal basis to define the ADIZ and directing the identification rules?

Contents within these decrees for establishing other airspaces are also reviewed in this paper for confirming that there is no basis to define ADIZ. This paper eventually discusses the necessity to establish domestic legal basis to define such airspace.

This paper concludes that the dates of the three decrees noted by the PRC government statements actually indicated that the editions have already expired. And there is no legal basis for the PRC to define the East China Sea ADIZ and the subsequent identification rules attached. Further efforts of legislation are needed in order to prevent political controversy.

Keywords: Air Defense Identification Zone, Territorial Airspace, Flight Information Region, Sovereignty Claim

參 考 文 獻

CNKI，2017，〈中國期刊全文數據庫〉，http://cnki.sris.com.tw/kns55/brief/result.aspx?dbPrefix=CJFD，查閱時間：2017/01/23。CNKI. 2017. “Zhongguo qikan quanwen shujuku” [Chinese Journal Full-text Database]. (Accessed on August 20, 2003).

S-link 電子六法全書，2009a，〈中華人民共和國國防法〉，http://www.6law.idv.tw/6law/law-gb/%E4%B8%AD%E8%8F%AF%E4%BA%BA%E6%B0%91%E5%85%B1%E5%92%8C%E5%9C%8B%E5%9C%8B%E9%98%B2%E6%B3%95.htm，查閱時間：2015/07/01。S-link dianzi liufa quanshu. 2009a. “Zhonghua renmin gongheguo guofangfa” [People’s Republic of China Defense Law]. (Accessed on July 1, 2015).

S-link 電子六法全書，2009b，〈全國人民代表大會常務委員會關於修改部分法律的決定〉，http://www.6law.idv.tw/6law/law-gb/全國人民代表大會常務委員會關於修改部分法律的決定.htm#a8，查閱時間：2015/07/01。S-link dianzi liufa quanshu. 2009b. “Quanguo renmin daibiao dahui changwu weiyuanhui guanyu xiugai bufen falu de jueding” [Decision of the Standing Committee of the National People’s Congress on Amending Some Laws]. (Accessed on July 1, 2015).

S-link 電子六法全書，2016，〈中華人民共和國民用航空法〉，http://www.6law.idv.tw/6law/law-gb/%E4%B8%AD%E8%8F%AF%E4%BA%BA%E6%B0%91%E5%85%B1%E5%92%8C%E5%9C%8B%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E6%B3%95.htm，查閱時間：2015/07/01。S-link dianzi liufa quanshu. 2016. “Zhonghua renmin gongheguo minyong hangkongfa” [People’s Republic of China Civil Aviation Law]. (Accessed on July 1, 2015).

上海圖書館，2017，〈iDOC 文獻搜索機制〉http://www.idoc.sh.cn/Result.aspx?c=1&q=%E9%98%B2%E7%A9%BA%E8%AF%86%E5%88%AB%E5%8C%BA&t=undefined&l=allLan&sq=%E9%98%B2%E7%A9%BA%E8%AF%86%E5%88%AB%E5%8C%BA，查閱時間：2017/01/23。Shanghai Library. 2017. “iDOC wenxian sousuo jizhi” [iDOC Literature Search Mechanism]. (Accessed on January 23, 2017).

中國民用航空局，2006a，〈中華人民共和國飛行基本規則〉，http://www.caac.gov.cn/B1/B5/200612/t20061218_790.html，查閱時間：2015/07/04。Civil Aviation Adiministration of China. 2006a. “Zhonghua renmin gongheguo feixing jiben guize” [People’s Republic of China Flight Basic Rules]. (Accessed on July 4, 2015).

中國民用航空局，2006b，〈中國民用航空空中交通管理規則 CCAR-93TM-R2〉，http://www.caac.gov.cn/b1/b6/200612/t20061220_900.html，查閱時間：2015/08/05。Civil Aviation Adiministration of China. 2006b. “Zhongguo minyong hangkong kongzhong jiaotong guanli guize CCAR-93TM-R2” [China Civil Aviation Air Traffic Management Code CCAR-93TM-R2]. (Accessed on August 5, 2015).

中國民用航空局，2006c，〈中國民用航空總局令第 99 號〉http://www.caac.gov.cn/b1/

b6/200612/t20061220_908.html，查閱時間：2015/08/05。Civil Aviation Adiministration of China. 2006c. “Zhongguo minyong hangkong zongjuling di99hao” [China Civil Aviation Administration Order No. 99]. (Accessed on August 5, 2015).

中國航行資料匯編，2014，〈ENR 5.2 軍事演習、訓練區及防空識別區〉，https://yinlei.org/x-plane10/doc/ENR5_2.pdf，查閱時間：2017/01/15。AIP China. 2014. “ENR 5.2 junshi yanxi, xunlianqu ji fangkong shibie qu” [ENR 5.2 Military exercises, training zones and air defense identification zones]. (Accessed on January 15, 2017).

中國網，2007，〈中華人民共和國飛行基本規則（全文）〉，http://big5.china.com.cn/policy/txt/2007-10/29/content_9141877.htm，查閱時間：2015/07/04。Zhongguowang. 2007. “Zhonghua renmin gongheguo feixing jiben guize (quanwen)” [People’s Republic of China flight basic rules (full text)]. (Accessed on July 4, 2015).

中華人民共和國國防部，2013，〈中華人民共和國東海防空識別區航空器識別規則公告〉，http://www.mod.gov.cn/affair/2013-11/23/content_4476910.htm，查閱時間：2015/07/01。Ministry of National Defense of the People’s Republic of China. 2013. “Zhonghua renmin gongheguo donghai fangkong shibie qu hangkongqi shibie guize gong gao” [Announcement of Aircraft Identification Rules of the East China Sea Air Defense Identification Zone of the People’s Republic of China]. (Accessed on July 1, 2015).

中華民國交通部民用航空局，2017，〈臺北飛航情報區飛航指南〉，http://eaip.caa.gov.tw/eaip/history/2017-01-05-AIRAC/html/index-zh-TW.html，查閱時間：2017/01/15。Civil Aviation Adiministration, MOTC R.O.C.. 2017. “Taibei feihang qingbao qu feihang zhinan” [Taipei Flight Information Flight Guide]. (Accessed on January 15, 2017).

中華民國法務部，2014，〈全國法規資料庫網站：飛航規則（修正日期：民國 103 年 12 月 31 日）〉，http://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?PCode=K0090014，查閱時間：2017/01/05。Ministry Of Justice. 2014. “Quanguo fagui ziliaoku wangzhan: feihang guize (xiuzheng riqi: minguo 103 nian 12yue 31ri)” [National Legislation Databases website: Flight Rules (Revised: Republic of China December 31, 103)]. (Accessed on January 15, 2017).

互動百科，2015，〈飛行情報區〉，http://www.baike.com/wiki/%E9%A3%9E%E8%A1%8C%E6%83%85%E6%8A%A5%E5%8C%BA，查閱時間：2015/08/05。Hudong baike. 2015. “Feixing qingbaoqu” [FIR]. (Accessed on August 5, 2015).

日本政府防衛省網站，1969，〈防衛庁訓令第 36 号：防空識別圏における飛行要領に関する訓令を次のように定める〉http://www.clearing.mod.go.jp/kunrei_data/a_fd/1969/ax19690829_00036_000.pdf，查閱時間：2017/01/15。Riben zhengfu fangweisheng wangzhan. 1969. “Fangwei tingxun ling di36hao: guanyu fangkong shibie qu nei feixing yaoling, xunling guiding ruci” [(Defense Agency Order No. 36) Regarding the

flight essentials in the air defense identification zone, the order is as follows]. (Accessed on January 15, 2017).

日本政府法條資料庫，2017a，〈自衛隊法〉，http://law.e-gov.go.jp/htmldata/S29/S29HO165.html，查閱時間：2017/01/15。Riben zhengfu fatiao ziliaoku. 2017a. "Ziweiduifa" [Self-Defense Forces law]. (Accessed on January 15, 2017).

日本政府法條資料庫，2017b，〈航空法〉，http://law.e-gov.go.jp/htmldata/S27/S27HO231.html，查閱時間：2017/01/15。Riben zhengfu fatiao ziliaoku. 2017b. "Hangkongfa" [Air Law]. (Accessed on January 15, 2017).

日本國土交通省航空局網站 AIP 資訊專屬網頁，2017，〈ENR 5.2 演習及び訓練空域並びに防空識別圏，航空路誌〉 https://aisjapan.mlit.go.jp/html/AIP/html/20131212/eAIP/20131212/pdf/JP-ENR-5.2-en-JP.pdf，查閱時間：2017/01/15。AIS Japan. 2017. "ENR5.2 yanxi, xunlian kongyu ji fangkong shibie qu, hangkong luzhi" [ENR5.2 Exercises, Training Airspace and Air Defense Identification Area, Aviation Road Sign]. (Accessed on January 15, 2017).

王崇敏、鄒立剛，2013，〈我國在專屬經濟區建立防空識別區的探討〉，《法學雜誌》，1：95-99。Wang, Chong-min, and Li-gang Zou. 2013. "Woguo zai zhuanshu jingji qu jianli fangkong shibie qu de tantao" [Discussion on the Establishment of Air Defense Identification Zone in China's Exclusive Economic Zone]. *Law Science Magazine* 1: 95-99.

王雷，2016，〈論防空識別區的法律地位與相關法律概念〉，《法制與社會》，18：239-240。Wang, Lei. 2016. "Lun fangkong shibie qu de falu diwei yu xiangguan falu gainian" [On the Legal Status of Air Defense Identification Zone and Related Law Concepts]. *Legal System and Society* 18: 239-240.

王鵬、繆新萍、張芹，2014，《管窺防空識別區》，大陸：軍事科學出版社。Wang, peng, Xin-ping Miao, and Qin Zhang. 2014. *Guankui fangkong shibie qu*. [*Look at the Air Defense Identification Area*]. China: Junshi kexue publishing.

全國法規資料庫，2014，〈臺灣地區與大陸地區人民關係條例施行細則〉，http://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?PCode=Q0010002，查閱時間：2017/01/05。Laws & Regulations Database. 2014. "Taiwan diqu yu dalu diqu renmin guanxi tiaoli shixing xize" [Detailed Rules for the Implementation of the Regulations on Relations between the People in Taiwan and the Mainland]. (Accessed on January 15, 2017).

全國法規資料庫，2015，〈臺灣地區與大陸地區人民關係條例〉，http://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?PCode=Q0010001，查閱時間：2017/01/05。Laws & Regulations Database. 2015. "Taiwan diqu yu dalu diqu renmin guanxi tiaoli" [Taiwan and mainland China people's relations regulations]. (Accessed on January 15, 2017).

百度百科，1997，〈中華人民共和國國防法〉，http://baike.baidu.com/view/97537.htm，查閱時間：2015/07/01。Baidu Baike. 1997. "Zhonghua renmin gongheguo guofangfa"

[People's Republic of China Defense Law].（Accessed on July 1, 2015）.

百度百科，2000，〈中華人民共和國飛行基本規則》，http://baike.baidu.com/view/439635.htm，查閱時間：2015/07/04。Baidu Baike. 2000. "Zhonghua renmin gongheguo feixing jiben guize" [People's Republic of China Flight Basic Rules].（Accessed on July 4, 2015）.

李居遷，2014，〈防空識別區：剩餘權利原則對天空自由的限制〉，《中國法學》，2：5-19。Li, Ju-qian. 2014. "Fangkong shibie qu: shengyu quanli yuanze dui tiankong ziyou de xianzhi" [Air Defense Identification Zone: the Principle of Residual Rights on the Freedom of the Sky Restrictions]. *Chinese legal science* 2: 5-19.

亞太防衛雜誌編輯，2015，〈依法論政解析東海防空識別區〉，《亞太防衛雜誌》，94: 4-9。Asia-Pacific defense magazine ed. 2015. "Yifa lunzheng jiexi donghai fangkong shibie qu" [Recklessness vs. Overstatement: The Legal Basis of the PRC East China Sea ADIZ]. *Asia-Pacific defense magazine* 94: 4-9.

張林、張瑞，2007，〈建立海上防空識別區的法理依據及其對策〉，《西安政治學院學報》，20（6）: 76-78。Zhang, Lin, and Rui Zhang. 2007. "Jianli haishang fangkong shibie qu de fali yiju jiqi duice" [Jurisprudential Basis and Countermeasures for Establishing Maritime Air Defense Identification Zone]. *Journal of Xi'an Politics Institute* 20（6）: 76-78.

張晏瑲，2015，〈防空識別區設置的法理依據與實踐〉，《比較法研究》，3：169-180。Zhang, Yan-qiang. 2015. "Fangkong shibie qu shezhi de fali yiju yu shijian" [Legal Basis and Practice regarding the Establishment of the Air Defense Identification Zone]. *Journal of Comparative Law* 3: 169-180.

張煌、汪洋、張昌芳，2015，〈日韓防空識別區威懾機制研究〉，《國防科技》，36（4）: 58-62。Zhang, huang, Yang Wang, and Chang-fang Zhang. 2015. "Rihan fangkong shibie qu weizhe jizhi yanjiu" [Study on the Deterrent Mechanism of Air Defense Identification Zone Of Japan and South Korean]. *National Defense Science & Technology* 36（4）: 58-62.

張衛華，2015，〈論專屬經濟區上空的法律地位和飛越自由〉，《環球法律研究》，1：176-192。Zhang, Wei-hua. 2015. "Lun zhuanshu jingji qu shangkong de falu diwei he feiyue ziyou" [The Legal Status of Airspace above EEZ and the Freedom of Overfly]. *Global Law Review* 1: 176-192.

張競，2015a，〈中共東海防空識別區法理基礎分析〉，2015 年「中華民國國際關係學會年度學術研討會」，台南：成功大學。Chang, Ching. 2015. "Zhonggong donghai fangkong shibie qu fali jichu fenxi" [Jurisprudential Analysis of the Air Defense Identification Zone of the East China Sea]. Paper presented at the 2015 International Conference on Taiwan Association of International Relations. Tainan: National Cheng Kung University.

張競，2015b，〈評斷東海防識區兩周年〉，《旺報》，11 月 23 日。Chang, Ching. 2015. “Pingduan donghai fangshi qu liangzhou nian” [Assessment of the Second Anniversary of the Donghai Prevention Area]. *China Times*（November 23）.

張競，2016，〈中國劃設「東海防空識別區」三周年省思〉，http://www.appledaily.com.tw/realtimenews/article/new/20161122/995181/，查閱時間：2017/01/17。Chang, Ching. 2016. “Zhongguo huashe ‘donghai fangkong shibie qu’ sanzhou nian shengsi” [China Puts Forward the Third Anniversary of ‘Tokai Air Defense Identification Zone’].（Accessed on January 17, 2017）.

曹群，2014，〈中美防空識別區規則是否存在分歧？〉，《當代亞太》，2：27-53。Cao, Qun. 2014. “Zhongmei fangkong shibie qu guize shifou cunzai fenqi？” [Are There Any Differences in the Rules of the Air Defense Identification Zone Between China and the United States?]. *Journal of Contemporary Asia-Pacific Studies* 2: 27-53.

新華網，2013，〈中華人民共和國政府關於劃設東海防空識別區的聲明〉，http://news.xinhuanet.com/mil/2013-11/23/c_125750439.htm，查閱時間：2015/07/01。Xinhuanet. 2013. “Zhonghua renmin gongheguo zhengfu guanyu huashe donghai fangkong shibie qu de shengming” [Statement of the Government of the People’s Republic of China on Drafting the Identification Zone for the East China Sea Air Defense].（Accessed on July 1, 2015）.

臺灣法律網，2007，〈[大陸法令]國務院、中央軍委《中華人民共和國飛行基本規則》〉，http://www.lawtw.com/article.php?template=article_content&area=free_browse&parent_path=,1,2169,1614,&job_id=130742&article_category_id=2072&article_id=64968，查閱時間：2015/07/04。Taiwan falu wang. 2007. “（Dalu faling）Guowuyuan, zhongyang junwei ‘zhonghua renmin gongheguo feixing jiben guize’” [（Mainland Laws and Regulations）The State Council, the Central Military Commission “Basic Rules for the Flights of the People’s Republic of China”].（Accessed on July 4, 2015）.

趙鵬程，2009，〈關於我國設立防空識別區法律制度的構想〉，《法制與社會》，29：94-95。Zhao, Peng-cheng. 2009. “Guanyu woguo sheli fangkong shibie qu falu zhidu de gouxiang” [Conception of Establishing the Legal System of Air Defense Identification Zone in China]. *Legal System and Society* 29: 94-95.

劉偉民，2014，〈論防空識別區與國際法〉，《國際法研究》，3：5-15。Liu, Wei-min. 2014. “Lun fangkong shibie qu yu guojifa” [On Air Defense Identification Zone and International Law]. *Chinese Review of International Law* 3: 5-15.

劉惠榮、田楊洋，2014，〈沿海國專屬經濟區內外國軍事活動管轄權辨析〉，《中國海洋大學學報（社會科學版）》，3：14-19。Liu, Hui-rong, and Yang-yang Tian. 2014. “Yanhaiguo zhuanshu jingji qunei waiguo junshi huodong guanxiaquan bianxi” [The Analysis of Jurisdiction over Foreign Military Activities in the EEZ of the Coastal States]. *Journal of Ocean University of China*（*Social Sciences*）3: 14-19.

劉甦，2015，〈論重新設立 ADIZ 的國際法理論依據〉，《重慶文理學院學報（社會科學版）》，34（1）：133-139。Liu, Su. 2015. “Lun zhongxin sheli ADIZ de guojifa lilun yiju” [On the Theoretical Evidence of Reestablishment of ADIZ International Law]. *Journal of Chongqing University of Arts and Sciences* 34（1）: 133-139.

劉夢，2015，〈海上防空識別區劃設相關法律問題研究〉，上海市：華東政法大學碩士論文。Liu, Meng. 2015. *Haishang fangkong shibie qu huashe xiangguan falu wenti yanjiu* [*Study on Relevant Legal Issues of Maritime Air Defense Identification Zoning*]. Shanghai: MA thesis, East China University of Political Science and Law.

豫夫，2013，〈台灣防空識別區由美國劃定〉，《環球軍事》，24：32-33。Yu, Fu. 2013. “Taiwan fangkong shibie qu you meiguo huading” [Taiwan Air Defense Identification Zone Delineated by the United States]. *Global Military* 24: 32-33.

薛桂芳、熊須遠，2007，〈設立防空識別區的法理分析〉，《中國海洋大學學報（社會科學版）》，6：36-39。Xue, Gui-fang, and Yuan Xiong-xu. 2007. “Sheli fangkong shibie qu de fali fenxi” [Jurisprudence Analysis of Establishing Air Defense Identification Zone]. *Journal of Ocean University of China（Social Sciences）*6: 36-39.

羅卿，2015，〈美國防空識別區的國際法評析：兼論美國防空識別區對中國的啓示〉，北京：交通大學法學院碩士論文。Luo, Qing. 2015. *Meiguo fangkong shibie qu de guojifa Pingxi: jianlun meiguo fangkong shibie qu dui zhongguo de qishi* [*Review of International Law about American Air Defense Identification Zone*]. Beijing: MA thesis, Law School, Beijing Jiaotong University.

羅國強、田園馨，2016，〈論防空識別區的性質：「灰色地帶」的成因與特點〉，《太平洋學報》，24（5）：24-31。Luo, Guo-qiang, and Yuan-xin Tian. 2016. “Lun fangkong shibie qu de xingzhi: ‘huise didai’ de chengyin yu tedian” [On the Nature of Air Defense Identification Zone: Causes and Characteristics of the Grey Area]. *Pacific Journal* 24（5）: 24-31.

Chang, Ching. 2015. “An Embarrassing Fact: The Legal Basis of the PRC East China Sea ADIZ.” http://cimsec.org/an-embarrassing-fact-the-legal-basis-of-the-prc-east-china-sea-adiz/19804（June 30, 2016）.

Chang, Ching. 2016. “The Legal Basis of the People’s Republic of China’s East China Sea Air Defense Identification Zone.” *Contemporary Chinese Political Economy and Strategic Relations: An International Journal* 2（1）: 503-542.

Federal Aviation Administration, 2000. “PART 99-SECURITY CONTROL OF AIR TRAFFIC”, http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/CFR-2000-title14-vol2/pdf/CFR-2000-title14-vol2-part99.pdf（August 9, 2015）.

GlobalSecurity.com. 2014. “Air Defense Identification Zone” http://www.globalsecurity.org/military/world/china/adiz.htm（August 12, 2015）.

Page, Jeremy. 2013. “The A to Z on China’s Air Defense Identification Zone.” http://blogs.

wsj.com/chinarealtime/2013/11/27/the-a-to-z-on-chinas-air-defense-identification-zone/（August 9, 2015）.

Wikipedia. 2017. “Air Defense Identification Zone.” https://en.wikipedia.org/wiki/Air_Defense_Identification_Zone（January 1, 2017）.