

## 第陸章、遠航訓練支隊出訪期間緊急應變措施

## 第一節、航行期間發生海事案件

1974年「海上人命安全國際公約(International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS)」<sup>1</sup>，及船舶「國際海上避碰規則(The 1972 International Regualational for Preventing Collision at Sea)」<sup>2</sup>對船舶適航性(Seaworthiness)及國際航行適當路徑法則(Proper rules of the road)均訂定詳明之規則，海軍軍官應詳加研讀。支隊航行期間設若發生海上意外事件，諸如浸水沉沒(Foundering)、觸礁擱淺(Stranding)或海上碰撞(Collision)，除應充分運用艦上損害管制能量(實施堵漏檢修及調整水密壓艙)，儘力維持艦體正浮力，並視實際損傷狀況，建議支隊部實施僚艦拖帶或救生部署(難船施放救生艇、筏，將人員轉移至僚艦)。若損傷狀況超過支隊救援能量，應運用緊急救難機等可用無線電通信方式拍發求救電訊，萬勿礙於國家顏面及形象而延誤求救可貴時機。若係海上碰撞事件，且遇難船舶為支隊以外艦船，支隊應依國際公約所訂定之海事搜救規定，遂行搜救義務。

軍艦是主權之象徵，享有主權豁免權。在《海洋法公約》下，軍艦在一切海域中，對非船旗國均享有絕對豁免權。縱使在港口內發生海事碰撞事件，港口國對此一碰撞事件，亦不能登艦進行海事調查程序。<sup>3</sup>沿海國無權登臨他國軍艦進行海事調查。惟支隊應就海事經過，蒐集完備之相關資料(包括：航泊日記、俾舵令記錄、輪機值更記錄、航海軍士值更記錄、戰情值更記錄、戰情描跡圖、方位觀測記錄簿、雷達偵獲水面目標戰術運動解算圖紙等)備查。而海事責任歸屬，除海軍總部督察長室會依該艦呈報之「海事報告」審慎調查、比對相關佐證資料及約談有關人員外，據以研擬懲處建議供「海事評議委員會」議處參考外，並俟對方與我國海軍協議和解、或向我國該管法院提出訴訟，再交由業管之海事評議委員會審議或交付仲裁解決。

## 第二節、航行期間遇颱風侵襲或惡劣海象須申請緊急進港避風

<sup>1</sup> R. R. Churchill and A. V. Lowe, *The Law of the Sea* (Manchester, England: University of Manchester Press, 1988), p.211. SOLAS Convention源自1914年1月20日倫敦召開國際會議通過「海上人命安全國際公約(International Convention for the Safety of Life at Sea)」，旨在反應1912年鐵達尼(Titanic)郵輪沉沒事件，該公約雖未生效，惟卻奠立其後研訂海上人命安全國際法之基石，在1929、1948、1960及1974年的四次國際會議中均通過確保航行安全的國際公約，1974年11月1日於倫敦簽署時確立的公約名稱仍為「海上人命安全國際公約(International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS)」，該公約係由國際海事組織(International Maritime Organisation, IMO)所主導，復於1978年6月1日簽署SOLAS公約倫敦議定書(Protocol)，SOLAS公約於1980年5月25日生效。

<sup>2</sup> 本公約係國際海事組織於1972年10月訂定，1977年7月15日生效，公約施行後復經1979及1981年兩次修正案，本規則係以防止船舶碰撞為目的，而訂定規範船舶於海上航行時與其他船舶間之行為與行動準則，本規則適用於公海中的所有船舶(含軍艦、公船)；至於領海及內水的船舶，各國可逕行適用國內法，惟此國內法應儘可能接近本公約之規定，若公約與國內法相抵觸，則優先適用國內法。國內中文版請詳見：(1)楊樹澤(編著)。《國際海上避碰規則與航行當值》。台北：國立編譯館，1989年。(2)交通部核定由中華民國船長公會譯印發行。

<sup>3</sup> 姜皇池，〈和平時期管轄海域內間諜活動法律問題之解析〉，《台灣國際法季刊》，第一卷第四期，2004年10月，頁68。

依據海軍總部策頒「海軍敦睦支隊敦睦演習標準作業程序(SOP)」之規定，遠訓支隊於計畫作為階段，應就國外航訓時程表、航行計畫，出訪地區及航經海域歷年來氣象資料統計及分析情資，考量屆時若可能須至他國港口緊急避風，應於國外航行發航 XX 前天呈報海軍總部透過外交部照會他國同意後實施。支隊亦須先行備便相關事宜(海圖、航行指南、潮汐表、GPS 全球定位系統電子海圖圖檔晶片、旗章、通訊諸元、口譯人員等)。

### 第三節、航行期間任務艦發生重大裝備故障須申請緊急進港檢修

支隊輪機長及修護小組應充分掌握各任務艦裝備史略妥善狀況、艦力自修能量、隨艦攜行零附件品項、數量及支隊修護小組檢修能量、支隊航經地區所能獲得後勤支援能量，適時向支隊長提供建議方案，同時海軍總部後勤署、艦隊司令部、後勤司令部、左營後勤支援指揮部、支隊航經地區軍協組於遠訓支隊出訪期間均須成立任務編組，廿四小時輪值，俾於任務艦發生重大裝備故障須申請就近緊急進港檢修時，能及時給予指導及前運所需物料組件。

據我國海軍曾納 86 編敦睦遠航訓練支隊的軍官表述，1997 年美軍派里級導彈巡防艦參加南非海軍建軍 75 週年慶典活動期間，該艦發電機故障，美軍即展現快捷的後勤作業能量，空運料件至南非賽門港，並在短時間內完成更換，其後勤補給的強大機動性，令人讚佩。<sup>4</sup>

### 第四節、人員病、傷亡及染患法定傳染疾病事件之處理

#### 一、人員病、傷亡及事件之處理

支隊航行期間若有人員染患疾病重症，各艦醫官應視病患病情，妥予治療照顧，並適時向輔導長及艦長報告，病情若有傳染顧慮，亦應即早回報，俾利艦上即早調配艙間予以隔離及管制空調與通風系統，以避免疫情擴大。若病患病況超出支隊醫療能量之範疇，且急需後送陸基醫療院所診治，則通報支隊部循戰情系統或使用衛星電話向艦隊作戰中心(FOC)反映，協調支隊船位鄰近國家搜救及醫療體系，儘速派救護直升機前來接運病患。

若航行期間有人員因故死亡(例如：突發性腦溢血、心肌梗塞、工作失慎致顱內出血或內藏受傷等)，除由醫官詳實記錄亡故人員死因及相關資料備查外；支隊部軍法官應指導艦上拍照(錄音)、保存相關證物、約談相關人員製作筆錄；死者遺體須盡全力保存，若支隊適值大洋航行，由艦令部會同死者生前服務單位派員徵詢死者家屬對遺體處置方式之意見，若家屬對死因無疑義，並同意簽具海葬切結書，經簽奉權責長官核可後，電令該艦遵按「海軍禮節」辦理海葬事宜。

支隊於靠泊國外港口期間，若人員發生病、傷事件，且超出支隊醫療能量之範疇，則儘速連繫我國駐當地大使館(領事館、代表處或軍協組)，協調就近送醫

<sup>4</sup> 海軍艦隊司令部。《老戰友的故事》。台北：海軍總司令部，2003 年，頁 178。

診治，若病患(含骨折無法於棄船部署自行泅渡逃生者)不適隨艦航行，則由支隊部發電向總部核備，俟核覆允准後，依令示遴選適員留下陪同照顧(擔任看護)或逕行委請軍協組代為關照，俟病情好轉適於搭機返台時，再返國歸建。

## 二、人員染患法定傳染疾病事件之處理

2003年4、5月間我國「92遠航訓練支隊」赴尼加拉瓜及海地訪問時，均曾傳聞由於支隊來自「嚴重急性呼吸道症候群」(Severe Acute Respiratory Syndrome, SARS)疫區，造成當地居民強烈反彈，發自馬納瓜的外電甚至出現可能拒絕艦隊進港的傳聞。若支隊官兵及學生染患法定傳染疾病(腦脊髓膜炎、傷寒、斑疹、登隔熱、禽流感、嚴重急性呼吸道症候群)，由醫官視病患病況、人數及病情能否控制適時向艦長提供建議，將病患予以隔離或儘速安排後送或進港隔離治療。

從SARS事件及考量艦上艙間之通風與空調系統，艦上是否應設置類似負壓病房之獨立空調艙間備用，宜由醫勤專業人員審慎評估，若確有實需，應配合艦艇廠級維修時實施加改裝工程。艦艇艙間通風及空調系統多為互通式，惟考量海上航行若有病患染有法定傳染病須隔離治療，艦上是否須備有負壓隔離病房，宜由軍醫部門審慎評估研提解決方案(配合艦艇廠級維修工程實施加改裝工程)。

## 第五節、航行期間支隊接奉國內指示就近執行武力展示(砲艦外交、威力巡弋)任務

我國歷年遠訓(敦睦)支隊若航經南沙群島海域，支隊部主要幹部都會登上太平島慰問駐守官兵，致贈紀念品、水果飲料及書報雜誌，對駐守弟兄士氣激勵鼓舞極大。支隊壯盛軍容亦讓周邊他國派駐附近島礁人員刮目相看。

鑒於「艦艇武力展示」涉及平時的海洋軍事使用議題，而有關平時的海洋軍事使用，實為國際海洋法須探究之重要課題。通言之，海洋軍事使用活動與各國海軍艦艇之多樣功能發揮息息相關，例舉三項要素：(一)在國家水域內執行例行的法規任務，通常為有關漁業、海關或移民事務；(二)海軍平時在公海舉行演訓或實施武器測試；(三)英國愛德華·葛雷爵士(Sir Edward Grey)名言：「沒有武力作後盾的外交，就如同沒有樂器的交響樂團(Diplomacy without force is like an orchestra without instruments)」，所以強大海權國家運用海軍遂行「艦砲外交(Gunboat Diplomacy)」，例如中東危機時，美國及蘇聯艦隊皆被發現部署於地中海或印度洋；在阿爾巴尼亞岸置砲火對英國通過艦隊開火後，英國特意派遣皇家海軍艦艇通過哥夫(Corfu)海峽並宣稱其享有海道無害通行權；1957年印尼主張群島水域後，美國於1958年派遣海軍第卅一分隊(Division 31)的驅逐艦，通過龍目(Lombok)和麻六甲(Malacca)海峽並宣稱享有位於印尼主張群島水域內之海峽的通航權。<sup>5</sup>艦砲外交的實例不勝枚舉，美國《洛杉磯時報》2004年07月15日

<sup>5</sup> R.R. Churchill and A.V. Lowe. *The Law of the Sea*. Manchester, U.K.: Manchester University Press.

刊載乙篇評論美軍舉行「夏季脈動 2004」軍演是對中共挑釁的專文。認為美軍舉行「夏季脈動 2004」的軍事演習對中共挑釁，是「砲艦外交」的現代翻版。<sup>6</sup>足證展示海軍軍力作爲外交或國際政治後盾至今仍具有一定程度的威懾功效。

美國 6 月初起，在全球同時進行大規模的「夏季脈動」演習，目的在面臨全球新的反恐危機狀況時，有能力在一個月內同時動用六個航空母艦戰鬥群，另外在三個月內再動員兩個航母戰鬥群，在全世界(球)執行「艦隊反應計畫」。<sup>7</sup>

2004 年 11 月 10 日清晨 5 時左右，在琉球宮古列島的多良間島附近，日本發現「國籍不明」的核動力潛艦潛航，明顯侵入日本領海。後經日方跟監查證係中共「漢」級核動力潛艦入侵日本領海，幾經外交磋商，16 日中方向日方表示道歉，據日本外相町村信孝透露，中方已經透過外交途徑通報日本政府，事情已經獲得妥善解決。中方的解釋是中國方面就侵入日本海域的核潛艦進行了調查，由於技術上的原因，中國海軍核潛艦誤入日本海域，並且表示不會改變中日友好合作的政策。<sup>8</sup>惟事件雖暫告段落，美國即派遣母港爲西雅圖艾佛雷特(Everett)的美國「林肯號」航空母艦(USS Abraham Lincoln CVN 72)戰鬥群馳赴日本沖繩周邊海域與日本海上自衛隊舉行兩天聯合演習。日本軍事觀察家認爲這次演習具有重大意義。

日本有關方面透露，美軍「林肯號」的艦隊於 17、18 日兩天在沖繩周邊海域與日本海上自衛隊實施聯合演習。日本軍事專家指出，這次美日演習的三大特別意義：第一、演習時間在中共核動力潛艦入侵日本領海事件後不久，顯示中共海軍逐漸抬頭，已經壓迫到美日安保體系，影響到周邊（含台海）的軍力平衡穩定；第二、演習時間只有兩天，僅能做一些基本的編隊操演課目，其實主要目的還是對中共的一種示警行動；第三、此次與日本海上自衛隊一同演習的，是從未到過日本的核子動力航空母艦「林肯號」，目的是在強調「美國可以抽調任何一支航母戰鬥群與日本自衛隊協同執行任務」，對中共宣示美日安保合作在海上方面不是只有第七艦隊才可以應付。

日本的軍事專家指出，中共潛艦與海調船逐漸出沒在太平洋海域，對日美安保體系的壓力與日俱增，在潛艦入侵事件後，美日雙方立即在中共潛艦入侵的附近海域舉行大規模演習，也是在強調美日安保的決心。

日本專家同時表示，中國海軍的活動範圍已擴張到太平洋第二島鏈，美日雙方已鎖定日本周邊海域，特別是沖繩附近，今後美日雙方海上演習的頻率將日漸緊密，美國將在太平洋增駐一支航母戰鬥群，可能以關島爲母港，但也不排除夏威夷的可能性，這艘航空母艦應該是「史坦尼斯號」(USS John C. Stennis CVN 74)或是「林肯號」。<sup>9</sup>

---

(1999), p.426.

<sup>6</sup> [http://www.latimes.com/\(2004.11.24\)](http://www.latimes.com/(2004.11.24))

<sup>7</sup> 丁樹範，〈自我實現的台海危機〉，《聯合報》，2004 年 7 月 22 日，版 A13。

<sup>8</sup> 畢源廷，〈進出測試？入侵！迷航？〉，《尖端科技》，244 期。2004 年 12 月，頁 2-3。

<sup>9</sup> 張茂森，美林肯號首度參加美日演習，《自由時報》，2004 年 12 月 19 日，版 2。

近年來隨著中國大陸經貿的急劇成長及綜合國力提昇，中共對能源的需求孔急，中共對全球化經濟利益的重視使其更趨近馬漢所提倡的海權論，亦即海軍的價值之一，在於保衛、甚至擴大這些攸關中國廣大群眾福祉及共黨政權存續的利益。另外，海洋石油資產、海底礦物資源及漁場之防護亦日漸受到重視。<sup>10</sup>於是中共海調船在日本專屬經濟海域活動頻仍，顯示中共對周邊海域控制的緊迫感日漸加重。「中」日海權爭奪似有由暗轉明的跡象，對台灣地緣戰略空間的壓縮也將趨於明顯。<sup>11</sup>

從地緣上看，中國大陸是一個半封閉的陸海大國，其渤海、黃海及東海通往大洋的航路均仍受制於冷戰的遺緒(回顧美國 1972 年將琉球及其附近島嶼主權歸還日本時，即已考量為確保美國東亞利益及防制中共突圍之戰略佈局，其影響深遠如同中國通俗小說西遊記中，觀世音菩薩替孫悟空頭顱上套了個降魔金箍，欲掙脫這個桎梏枷鎖，得修成正果方可實踐)，須面對美、日、台灣之掌控。惟中共近年來伴隨著經濟持續大幅成長，亦積極擴增軍事武力，尤以解放軍海軍勢力往太平洋延伸最為顯著，此種突破第一島鏈續往第二島鏈躍進的作為，讓美日台同感憂心與傷神。冷戰期間，中共兵力投射長久跨越不出第一島鏈。即使時至今日，中共海軍突圍封鎖邁向大洋的路徑選項也不多。總之，不管難易，跳脫海峽走向台灣東部海域是中共突圍下的必然選擇，指導思想反應在「專屬經濟區及大陸架的防衛戰略」上。現在你去問解放軍「中國海疆」在哪裡？已經沒有人會說是十二海哩的領海外沿，而是二百海哩專屬經濟區及三百五十海哩的大陸架邊沿。學識高一點的會說，大陸的安全戰略不是簡單的地緣概念，而是一個集陸、海、空、天、電和政治、經濟、科技綜合發展的整體前進戰略，是一種「綜合安全」，台灣問題要放在這個大的安全架構下解決才行。<sup>12</sup>

隨著中國經濟的不斷壯大，其強化在東亞影響力的意圖日明，加上面臨人口增長與環境惡化的生存問題，向海洋發展似乎是必然的選擇。1992 年，中共制定「領海法」，即展現出前所未有的「海洋國土是中國重要的生存空間」的海洋觀。由地緣政治的因素分析，中國原本屬於陸權國家。若要成為海洋國家，乃至成為全球性的力量，中共必須突破此種地理上的不利因素，排除台灣的掣肘，東出太平洋。如此一來，日本的「海線」必遭威脅。對日本而言，南海與台灣海域是日本運輸石油與其他重要戰略物資的生命線。對此，日本防衛廳所屬防衛研究所於 1996 年《安全環境長期預測和日本防衛應有狀態》報告中即指出，中共將成為經濟、軍事和政治大國，對麻六甲海峽至巴士海峽的海上航道形成威脅。

如果日本繼續迴避成為區域主要軍事力量角色的話，預估中國大陸將具主導東亞國家勢力。美、日並不希望看到這樣的結局。1990 年中期，美國的冷戰後東亞戰略逐漸成形，「美、日安保條約」的再定義，意味著美國拉攏與中國大陸

<sup>10</sup> Bernard D. Cole 〈半世紀後之中共海軍：北京記取之教訓〉(The Lessons of History: The Chinese People's Liberation Army at 75)《解放軍七十五周年之歷史教訓》。台北：國防部史政編譯室，2003 年，頁 205-206。

<sup>11</sup> 仝樂義，日中爭海權 我戰略空間遭壓縮，〈中國時報〉，2004 年 5 月 4 日，版 A15。

<sup>12</sup> 同上註。

相鄰的日本，強化安全同盟關係的用意。中共對此憂心地表示，日本的軍事戰略將自過去的「本土防衛」轉為「海外干預」，並追隨美國加緊對其展開遏制，通過擴大美日軍事同盟的合作範圍，使美日軍事同盟在中國大陸周邊三面築壘，對其安全構成嚴重威脅。跡象顯示，日本已意識到冷戰後的中共，已在國際上崛起成爲大國，今後如何妥善處理日、中關係的問題，將益發凸顯出來。<sup>13</sup>

#### 第六節、航行期間支隊接奉國內指示就近執行撤僑任務

我國 87 及 89 遠訓(敦睦)支隊於航行期間因印尼峇里島暴亂時及索羅門群島國內情勢動盪(政變)，均曾備便就近執行撤僑任務，<sup>14</sup>故海軍總部策頒之「海軍敦睦支隊敦睦演習標準作業程序(SOP)」宜就行政撤僑事宜律定相關編組、整備事項、作業程序及協調機制，以備不時之需。雖說軍方機艦參與撤僑載運作業牽涉到當地國主權 問題而相當敏感，政府不會輕易動用此一方式。

據 87 遠訓支隊長張瑞帆少將表示，支隊部是在 87 年 5 月 18 日下午二時許，突然接到國內傳去的待命撤僑命令，雖然性質可能只是一項行政支援，但支隊部仍以作戰任務視之。當時整個支隊的計畫是，一旦國防部下達命令，就將所有臥舖空出安置僑民，而所有官、生、兵個人，則作了只留下一條毛毯和夾克的打地鋪打算，至於能夠接僑的容量，當時則是以航程十天所需的油、水和食物存量預估，大概可以容納二千名左右。雖然最後所有計畫都是備而不用，但包含從軍廿多年的支隊長表示，這是大部分海軍官兵前所未有經驗，加上國軍平時任務，即是保國衛民，而他們竟然有機會實際遇上並且發揮緊急待命功能，讓所有成員都感相當榮幸。<sup>15</sup>

89 遠訓支隊長姜龍安少將率中和、康定、西寧軍艦訪問馬紹爾及索羅門群島(國外航程第一階段)，因索羅門群島發生內戰，請支隊配合當地大使館提供僑民緊急避難場所並備便撤僑，惟索國受內戰影響，對外電訊均已中斷，直至抵達前晚始與大使館取得連絡，支隊抵索國荷尼阿拉港後，僅旗艦中和靠泊碼頭，康定、西寧則於外海錨泊警戒，支隊原奉命撤僑(約八百餘人)由中和艦執行。然翌日再獲我駐索國大使鄧備殷先生通知並遵海軍總部指示不實施撤僑，僅順便搭載我國同胞七人返國。雖然澳大利亞亦派遣皇家海軍 Tovruk(L50)號運輸艦駛抵荷港協助撤僑，惟我國鄧大使仍以外交專業鎮靜分析索國情勢，認爲荷尼阿拉港碼頭並非澳大利亞所建，而是我國僑民與索國同胞胼手胝足所闢建，且索國經濟命脈掌握在華人手中，若當時我國毅然撤僑，則索國日後必定民生蕭條，民兵領袖絕不會袖手旁觀讓我方一撤了之，屆時雙方衝突勢所難免。支隊靠泊索國期間，

<sup>13</sup> 何思慎，中日在東亞的海權競逐，〈中國時報〉，2004 年 8 月 25 日，版 A15。

<sup>14</sup> 黃逸華，我軍機艦傳已赴某國待命接僑，〈中國時報〉，1998 年 5 月 19 日，版 5。

<sup>15</sup> 李光榮，〈87 敦睦艦隊返航〉，〈中央日報〉，

<http://www.cdn.com.tw/daily/1998/06/07/text/870607dj.htm>(2004.09.18)。

索國情勢之緊繃與嚴峻，非身臨其境實難體會，幸經大使館多方協調，印證索國各界均不願華人撤離，且願盡全力維護我國僑民身家性命及產業安全，大使館遂向外交部回報，建議無須撤僑，外交部經研析後採納外館建言，始通知國防部轉告海軍總部、艦令部及任務支隊，撤僑任務暫緩執行。我國駐節大使固為政府代表，惟支隊執行任務恪遵國防部海軍總部之令示執行，若任務受領執行撤僑，則須按大使館所造搭艦人員名冊，逐一清點，依軍人貫徹命令之基本原則是列冊人員一個都不能少！除非當地情勢緊急至會危及已登艦僑民或支隊整體安全時，經我派駐該地使領館最高階代表同意，且經支隊以電訊請示國防部海軍總部允准後，方可駛離；惟當後續接奉國防部海軍總部下令：撤僑任務取消後，則續執行原遠航訓練任務。

## 第七節、政治庇護、政治事件、刑事犯罪事件之處理

### 一、政治庇護事件之處理

我遠訓支隊訪問某邦交國，於開放當地民眾參觀時，設若有數名大陸人士持觀光簽證入境該國，且已在當地停留數星期，惟於簽證期限屆滿前向當地政府申請難民身分未果，遂利用我遠訓支隊到訪開放參觀時機，混入參觀群眾中，於登艦後滯留艦上，俟艦上參觀部署人員察覺渠等行跡異常時，渠等即提出要求予以政治庇護，並揚言已用行動電話委請當地友人傳真各大新聞媒體，渠等於我遠訓支隊申請政治庇護，稍後記者就會至艦上採訪。支隊面對上述狀況，除應鎮靜應對，安撫其情緒並儘速了解渠等身分(查驗隨身身分證明文件)、訴求(請渠等親自撰寫書面資料)，並應立即通知我國駐當地大使館(領事館)派員會同地主國外交部、移民署及警政官員至艦上處理；另應加強支隊靠泊碼頭及各艦梯口門禁管制，以防範另有有心人士蓄意滋事。俟調查告一段落，應設法將申請政治庇護人士移送我國派駐當地之使領館後續處理。俾符國家只應根據屬地優越權在本國領土內行使庇護的權利，駐外使領館和在外國港口的軍艦和商船不得用來作為任何罪犯的庇護所之國際慣例。

庇護(asylum)之定義為國家對於因被外國當局通緝或受迫害而來避難的外國人，許其入境和居留，並給予保護。給予庇護是國家的一項權利，即國家在國際法上有給予個人以庇護的權利，個人受到庇護是國家庇護權的產物，個人可以申請庇護，但是否給予庇護，由被申請國家決定。庇護的對象主要是政治避難者。庇護與政治犯不引渡原則相聯繫，但庇護的對象超出通常意義的政治犯，而且庇護不僅是不引渡，還包括不予驅逐和准其在境內安居。庇護的法律根據主要是國內立法，許多國家的憲法中訂有庇護條款。享受庇護的外國人的地位，原則上與一般外國僑民相同。給予庇護的國家對庇護者的活動，有義務加以必要的限制，使他不得在其境內從事危害他國安全及其他違反聯合國宗旨與原則的活動。

國家只應根據屬地優越權在本國領土內行使庇護的權利，駐外使館和在外國港口的軍艦和商船不得用來作為任何罪犯的庇護所。但在拉丁美洲國家間，長期以來形成了外國使館給予駐在國國民以政治庇護的習慣。1928年美洲國家間《關

於庇護的公約》對此加以確認。對於罪行是否政治性質的判斷權，1933年美洲國家間《政治庇護權公約》規定，屬於給予庇護的國家。此項規則至今仍然在沿用。這種庇護稱為“外交庇護”(Diplomatic Asylum)為區域國際法。有些國際法著作將一個國家在別國的領土內(如在駐外使館或在外國港口的軍艦)予人以庇護的情況，稱為“領域庇護”(Territorial Asylum)為普遍國際法，沿海國無權登艦查緝罪犯。

## 二、政治事件之處理(旗歌、國號問題、民眾抗爭問題等)

設若地主國於正式場合(如：慶典儀式、歡迎酒會、餐會、聯歡晚會等)，誤懸我國國旗及或錯奏國歌，有時地主國負責承辦或協調連繫之執事人員，會在我方察覺失誤及抗議狀況下，雙手一攤狀似無辜並自我懺悔道：「余只有以死謝罪了」，縱使在該種情況下，我方人員也決不可心存「得饒人處且饒人」之厚道心態，即便便宜了事，讓對方私下口頭道歉作罷；我方人員應秉不卑不亢堅毅之態度，沉穩嚴正要求對方須以正式公文書(書函或備忘錄)公開向我方道歉。

有關支隊出訪期間若遭受訪國民眾抗爭，以不正面與抗爭民眾起爭執及衝突為原則，協調我派駐該地使領館人員請當地警政及治安單位派員處理，必要時請我派駐該地使領館發布新聞稿對抗爭民眾所訴求問題予以說明澄清；另也可考慮協調有關暫時駛離靠泊碼頭，改以錨泊或駛往沿海國軍用港口。

## 三、刑事犯罪事件之處理

支隊航行時若艦上發生刑事犯罪事件，除先及急救傷患，並安撫涉案嫌疑人的情緒，耐心傾聽渠之訴求，另同步檢派警衛長率員封閉(管制人員進出或通過)案發艙間，在支隊部軍法官指導下，實施拍照(錄影)、物證(含兇器)蒐證，並製作筆錄(同時錄音存證)；視案情及涉案嫌疑人情緒反應，考量是否須將涉案嫌疑人予以禁閉隔離。俟蒐證及調查案情工作告一段落，應全面清點輕武器槍械庫、彈藥庫及帆纜庫(水手刀)、信號台(信號槍)、廚房(刀具)數量是否相符？以避免涉案任一關係人預藏械鬥器具；另須考量支隊訪問行程，如經評估涉案嫌疑人不適於長時隨艦出訪，應即呈報支隊部，電呈艦令部請示於支隊泊靠下一港埠時，派員護送涉案嫌疑人先行搭機返台，接受軍法調查。

支隊靠泊國外港口期間，若人員於外出期間發生刑事犯罪事件，應儘速連繫我國駐當地大使館(領事館、代表處或軍協組)，了解案情始末，我方人員究為涉案嫌疑人，抑或被害人？傷者是否須協調就近送醫診治，我方人員若為涉案嫌疑人應協調我國駐當地大使館(領事館、代表處或軍協組)派員及委請當地律師陪同應訊，力求當地警方或法院將我方涉案嫌疑人責付支隊領回，切忌被拘留。倘我方人員為被害人，支隊部亦應協調我國駐當地大使館(領事館、代表處或軍協組)派員了解案情，並儘量提供人證、事證與物證，期使當地警方及法院，秉公調查案情、勿枉勿縱，以維人身權益。另支隊部亦應加強泊靠碼頭及各艦梯口門禁管制，以避免衍生後續尋釁糾紛，至於人員是否仍輪替外出休，或改採團體集中活



動模式，甚至取消休假，提前駛離該港埠，悉由支隊長、支隊主任協調我國駐當地大使館(領事館、代表處或軍協組)瞭解該港埠輿情反應及該起刑事犯罪事件之影響層面與效應，復加支隊部處置(因應)作為適時電呈艦令部及總部核備，俟核覆後，依令審慎執行。

支隊靠泊外國港口期間，若艦上發生刑事案件，港口國對該案件並不具有「執行管轄權」(enforcement jurisdiction)。由艦方依海軍法規自行執行管轄權，惟軍艦停泊於外國港口期間，懲處僅限於拘禁、勞役、罰勤等輕微處罰或進行軍事審判，而不得進行嚴厲執法行為，如執行死刑。

倘若該犯罪行為人並非支隊人員，艦長應審慎考慮將該人犯移交港口當局，然港口國當局並不能強迫艦長必須移交人犯。惟設若港口國國民於支隊屬艦上侵害另一港口國之國民，則艦長有義務將該港口國國民交予港口國當局。縱使是普通刑事罪犯逃入靠泊於港口國內支隊屬艦上，雖然法律上該艦艦長有義務將該犯罪嫌疑人交付港口國當局，但港口國當局亦不得逕行登臨該艦，僅能請求該艦艦長交出犯罪嫌疑人。<sup>16</sup>另若是支隊人員在岸上因私事犯罪，又潛逃回艦上，港口國雖得調查案件，要求審問犯人，但不得予以裁判。若犯罪嫌疑人为政治犯，有論者以為該艦得加以庇護。<sup>17</sup>

#### 第八節、小 結

海軍遠航訓練支隊任務主軸是訓練海軍官校應屆畢業生，同時兼負國內宣傳和敦睦邦交雙重任務。語云：「行船走馬三分險」，支隊出訪期間萬一不幸發生海事案件，支隊長及任務艦長須處變不驚，鎮定處置，期將損害降至最小限度。另因海象天候突變、裝備故障、人員健康及國內外政情等情勢須採緊急應變措施，宜就航行期間遇颱風侵襲或惡劣海象須申請緊急進港避風、航行期間任務艦發生重大裝備故障須申請緊急進港檢修、航行期間支隊官兵及學生染患法定傳染疾病須儘速進港隔離治療，有關艦上是否應設置類似負壓病房之獨立空調艙間備用，宜由醫勤專業人員審慎評估，若確有實需，應配合艦艇廠級維修時實施加改裝工程。航行期間支隊接奉國內指示就近執行武力展示(砲艦外交、威力巡弋)任務，或接奉國內指示就近執行撤僑任務，及泊靠他國港埠時可能遭逢政治庇護、政治事件、刑事犯罪事件之狀況處置之預先研擬因應對策，俾未雨綢繆，以策萬全。

<sup>16</sup> 劉承漢(編著)。《國際海法》。台北：交通部教通研究所，1971年，頁480。

<sup>17</sup> 同上註。