



航空管理

我國空域使用概念之研究

空軍中校 蔡金倉

提

要

近年來世界各國新興空域使用概念，以「領空」為法律依據，創造了「防空識別區」(Air Defense Identification Zone, ADIZ)、「飛航情報區」(Flight Information Region, FIR)等概念，增加了空域的擴展，領空在國際民航組織(International Civil Aviation Organization, ICAO)，公約條款中無明確定義，因此，世界各國因其歷史、地理、人文和政治背景不同自訂國內法規範領空主權。以我國為例，我國領空以外設立飛航情報區及防空識別區，行使管轄權已被國際認為是一種國際慣例(Custom)，即國際法中飛越自由權，若防空識別區管轄權行使必須成為公海自由原則外，則防空識別區成為國際法上普通習慣法。

我國擁有優異的地理位置足以發展亞太地區空運轉運中心，從桃園出發分別飛往其他七大城市之平均航行時間為2小時55分鐘(如圖1所示)，較以香港、上海或新加坡等城市出發的平均航行時間都短，我國為世界各國民航機西行太平洋之要域，具有極佳之地理優勢；故我國領空不僅是東亞與西太平洋之交通樞紐，亦有構建成亞太地區空運轉運中心之地理條件(民航政策白皮書，2000)。

台灣國際地位特殊，在以聯合國(United Nations)為軸心之主權下，無法參與國際各項組織及國際民用航空法之建構，不過，基於國際航空運送(International Transportation)之利益及飛航安全職責，避免造成無法飛航重要經濟航點，對於國際民航組織理事會所制定之國際民用航空公約(Convention on International Civil Aviation)(以下簡稱國際民用航空法)，透過我國內「民用航空法」做為相關規範母法。

本文探討我國空域使用概念，依據過去文獻相關領空主權原則、與領空定義等範疇進行探討，並綜整出結論，俾利後續學者參考及研究。



資料來源：交通部民用航空局，民航政策白皮書，2000年，頁8

圖1 飛航亞太地區八大城市地理位置示意圖

壹、我國領空主權法律地位

一、領空之概念：

領空是一個國家領土與領海（Territory）上空的空域，有關領海之定義，依據「聯合國海洋公約」（United Nations Convention on the Law of the Sea）第2篇第1節第2條及「國際海洋法」第5章第1節規定指「一條與海岸線平行，且延伸到離海岸一定距離之海水帶，領海概念及其於上空和底土（Air Space and Seabed Subsoil），均受到沿海國家主權之配」。



國際上採行之標準為自各國領土潮間線向外推12浬，以退潮海岸線為基線（Baselines），基線「為確定國家海域管轄權線之起始線」，參閱1982年聯合國海洋法公約第2篇第1節第3條規定領海的寬度，直至從按照公約之基線量起不超過12浬。

各國政府對其領空具有管轄權，但在國際航空運輸發達以後，為了讓跨國的空中運輸便利，傳統的領空管轄權概念，有了很重大的改變；蘊含了兩個意義：

- (一)受管制的領空（Controlled Airspace）：基於飛航安全或者國家安全，一個政府可以在合理範圍內指定其領空的一部份為受管制之空域，國內及國外的航空器要進入必須得到許可，並受管制或者完全不許進入（Prohibited Area）。
- (二)不受管制的領空（Uncontrolled Airspace）：指一個國家內，不受航空交通管制之飛航管制（Air Traffic Control）及戰術管制（Air Tactical Control）。

二、領空法律地位：國際民用航空法承認了領空主權原則，規定一國對其領土以上的空氣空間擁有排他（Exclusive）主權；根據國際民用航空法「領空是一個國家領土組成的一部分，受地面國主權管轄，其他國家不得侵犯」。其國際民用航空法中也摒除了1919年巴黎公約（the Convention for the Regulation of Aerial Navigation）中的「無害通過權的概念」，確立了完全的和排他的領空主權原則，形成眾所公認的國際法基本準則；國際民用航空法第一條：「每一國家對其領土上空具有完全的和排他（Complete and Exclusive）的主權」，這種權利包含了國家對領空資源的排他佔有、使用、處分權和對領空及其內的人、事、物的管轄權，所謂管轄權，可分為二個層次，其一為「國際管轄權」（International Jurisdiction），即依國際公法之原則，決定該案件應該由那一個國家管轄；另一則是「國內管轄權」（Local Jurisdiction），即於案件決定於那一國法院管轄後，該案件應由該國內那一個法院管轄。領空法律地位主要的內容如下：

- (一)地面國對其領空之自衛權：地面國對其領土上空之領空的資源享有完全排他、佔有及使用的權力，這種排他權利，決定了一國領空不受侵犯，外國航空器沒有得到該地面國家許可，不得飛越或飛入該國領空。故國家基於領空主權對於非法飛入的外國民用航空器（Civil Aircraft），有權採取措施，如警告、攔截、迫降、驅逐等，其目的是維護國家領空安全，對國家航空器（State Aircraft）必要時可以採取武力。



- (二)地面國對其領空之權利：這種權利表現在國家佔有、使用及支配地面國領空權利。地面國領空只能由本國佔有、授權使用，國際商業航空安排基本上通過「雙邊航空協定」(Air Services Agreements)，地面國家有權保留該國領空內的國內運輸權(簡稱第八航權Eighth Freedom)，即一國境內的城市之間，航空之間運輸，這種運輸專門留給地面國的航空公司。任何國家在沒經過允許的情況下都不得使用本國領空。
- (三)地面國對其領空之管轄權：地面國家可依屬地原則對航空器上的犯罪行為行使管轄權；當然國家行使管轄權時未必排他的，管轄權亦是國家主權最直接表現。
- (四)地面國對其領空之管理權：地面國家有權制定航空法以維護正常航行秩序空，確保空中交通安全，在不受任何外國干涉；任何外國航空器飛越或者飛入一國時，都必須遵守該國法律(包含風俗習慣)。

三、領空之垂直界線範圍：

- (一)領空垂直界線範圍，確認領空是以地球中心為頂點，國家在地球表面的領土和領海的邊界線相垂直的直線所包圍的圓錐形立體空間，這已為世人所公認。但領空範圍是否有上限，這個上限高度又是多少，卻頗有爭論，至今尚未解決。關於劃定領空上限高度的理論曾出現過多種學說，領空有無上限，領空的垂直高度是否可以達太空，領空的垂直距離上限，並沒有國際公約的規定，不過大致上是以由人駕駛的飛機可以到達的度為界(60公里)。
- (二)國際太空航行協會建議以100公里為界線，因為地球海平面以上100公里大約是大氣層的頂端，以上就沒有任何空氣，是一般所謂的外太空(Outer Space)，在外太空飛行就不受到任何領空國的管制。

四、領空水平界範圍：

- (一)地球表面任何區域，不論其陸地還是水域，凡被認作一國領土的組成部份者，那麼這些地表區域之上的空氣空間亦屬國家領土。相反的，地球表面不屬於任何國家領土組成的部份任何區域，該地表區域之上的空氣間則不受任何國家主權控制，所有國家均可使用(趙維田，1991)。
- (二)1982年聯合國海洋法公約第3條基線以外12浬水域，沿岸國可制訂法律規章加以管理並運用其資源及領空範圍。

貳、各國對領空主權保護規範

- 一、領空主權以外之空域：我國領空以外設立飛航情報區及防空識別區行使管轄權，已被國際認為是一種國際慣例(慣例為國際間尚未有成文法以前，常以慣例



為交往之準則），即國際法中飛越自由權，若防空識別區管轄權行使必須成為公海自由原則外，則防空識別區成為國際法上普通習慣法，普通習慣法即指「社會慣例所發生的行為規則，經社會公認其具有法的效力，而與成文法同違法的淵源」。

(一)各國對其本國領空主權的保護規範：

1. 地面國家對本國領空的資源有完全的、排他的佔有和使用的權力，若未得到地面國家許可，外國航空器不得飛經或飛入。
2. 地面國家保留他領空內的國內運載權，即一國境內的城市之間的航空運輸專門保留給本國的航空運輸企業。
3. 地面國家有權設立空中禁區。
4. 地面國家有權制定航空法律以及涉及到領空的海關財政、移民和衛生的法律規章，要求外國航空器飛經或飛入時遵守。

(二)受管制的領空：基於航空安全或者國家安全，一個政府可以在合理範圍內指定其領空的一部份為受管制的空域，國內國外的航空器要進入必須得到許可，並受管制，或者完全不許進入（禁航區Prohibited Area）。

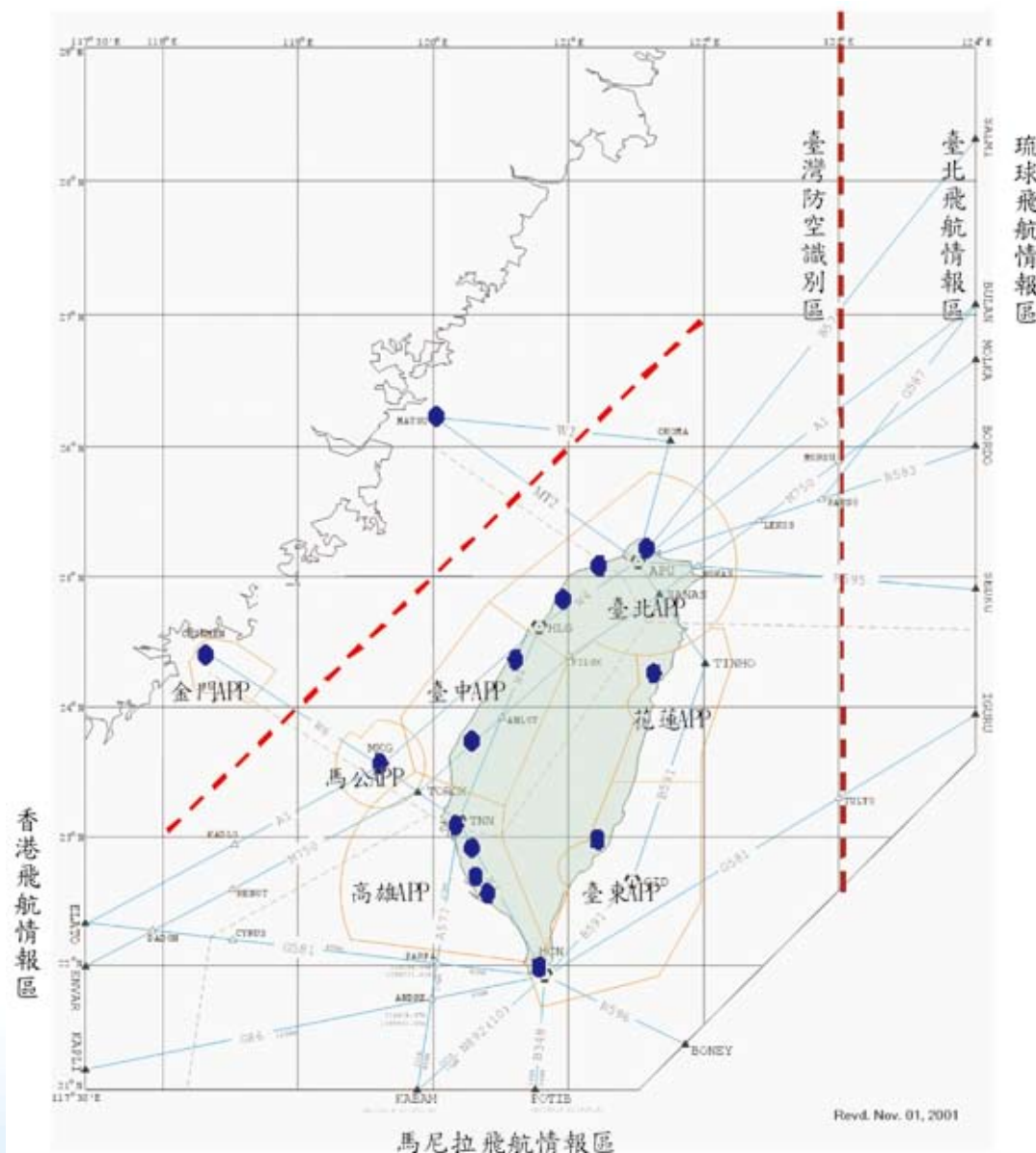
1. 設立限制區（Restricted Area）：限制區是指在一個國家陸地領域或領海上空，根據某些規定的條件，在時間上或高度上為限制航空器飛行而劃定的區域。這些區域對航空器飛行並非完全禁止，但是在現制區內常有潛在的飛行衝突，如炮擊、對空實彈射擊。
2. 設立危險區（Dangerous Area）：危險區是為指明在規定時間內，存在對飛行有危險活動而劃定的空域，這類空域可以由每個主權國家根據需要陸地或領海上空建立，也可以在無明確主權的地區建立，依據國際民航法規，在公海區域，只能建立危險區，因為誰也無權對公海飛行施加更多的限制。

(三)不受管制的領空：指一個國家內，不受航空交通管制的空域。

二、飛航情報區：依據「民用航空法」、「飛航管理程序」及「飛航及管制辦法」（2007）定義為：「提供飛航情報服務及守助服務劃定之空域」（如圖2所示）。飛航情報區由國際民航組織所劃定，區分各國家或地區在該區的飛航管制以及飛航情報服務的責任，其範圍除了該國的領空外，亦包括臨近之公海。李彌（2003）亦說明國際民航組織在劃分全世界飛航情報區時，係依據該地區空中交通之需要而制定，每區由指定的會員國或實際控制空域之非會員國家負責，並以所劃區內之最大城市予以命名，如台北飛航情報區、香港飛航情報區、馬尼拉飛航情報區及福岡飛航情報區（原那霸飛航情報區）等。我國自從退



出國際民航組織後，中共頒佈之飛航指南（Aeronautical Information Publication, AIP）中，已將中線以西之空域劃為「上海飛航情報區」之一部份，其東南部份空域仍劃為「台北飛航情報區」（江天錚，2005）；另於飛航情報區內設立管制空域對目視飛航提供飛航管制服務所劃定之空域。在管制空域中，允許使用儀器飛航規則與目視飛航規則之航空器飛航，但飛航管制



資料來源：葉龍泉，〈我國飛航管制體系整合關鍵因素之研究〉，《開南大學空運管理所碩士論文》，2006年，頁3。

圖2 臺北飛航情報區空域分布示意圖



僅提供使用儀器飛航規則之航空器間的隔離服務，在天氣狀況及空中交通許可情況下，使用儀器飛航規則之駕駛員，必須負責本身及其他使用儀器飛航規則（Instrument Flight Rules, IFR）與目視飛航（Visual Flight Rules, VFR）規則航空器之隔離。

- 二、防空識別區：依據「飛航規則」（2007）定義為：「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」，即航空器進入或飛航於防空識別區時，應遵守防空識別規定（如圖2所示）。基於國家空防需要，對航空器必須迅速識別、定位及管制所劃定之空域。世界各國之防空識別區，均與該國之飛航情報區範圍相同。一般民用航空器要進入他國防空識別區之前，須先向該國飛航情報區之航管單位提出飛航計畫及目的，並經國防軍事管制單位同意後始可進入，否則將被視為非法入侵。空軍戰鬥機將會升空對非法入侵之航空器提出警告或強制引導降落，若有受到威脅安全時（如美國911恐怖攻擊事件），可依令將其擊落（凌鳳儀，1998）。

參、國際民用航空法之對領空之規範

國際民用航空法第1條規定「締約各國承認每一國家對其領土之上空氣空間具有完全的和排他及主權對領空主權」，有關主權原則敘述如后：

- 一、主權原則：第1條「每一國家對其領土上之上的空氣空間具有完全和排他的主權」。「領土」是指「在該國主權、保護或委任下的陸地區域或與之鄰接的領水」（12浬）；「領土」包括一個國家的陸地、河流、湖泊、內海、領海以及底床、底土和上空（領空），是主權國管轄的國家全部疆域（李彌，2003）。

（一）航行規範：飛入或飛越他國上空的規則：「締約國的國家航空器，未經特別協定或其他方式的許可並遵照其中規定，不得在另一締約國領土上空飛行或在此領土上降落」。

1. 定期航班：定期（Scheduled）航班自由權利，是依據1944年在芝加哥簽署的「國際民用航空法」，該協定草擬有關兩國間協商航空運輸條款藍本「國際航空過境協定」通稱，兩大自由協定（International Air Services Transit Agreement, IASTA），規定飛越權及技降權和「國際航空運輸協定」（International Air Transport Agreement, IATA）第三至五航權，通稱五大自由協定（The Five Freedoms of the Air），有關條款一直沿用至今。



2. 不定期（Non Scheduled）：不定期業務簡稱包機，不定期國際航班沒有完全遵循國家主權原則，享有飛入或飛經他國領土而不降停的權利。
 3. 在他國領土作非運輸業務性技術性降停（或稱緊急降落權）的權利。
 4. 在不影響他國國內載運權並遵守有關國家規章制度的條件下，在他國領土享有裝載客、貨、郵的權利即航空運輸權。
- (二) 國內載運權（Cabotage）：將國內航線二點之間運載給予本國航空器的保留與限制，亦稱之為「境內營運權」或「限制航權」，即本國國內航線僅限本國籍航空公司經營；另限制他國航空器不能在本國籍載運。
- (三) 不妨害締約國安全規則：締約國以軍事安全理由，可限制或禁止他國航空器禁止其他航空器在領土內某些地區飛行。
- (四) 遵守當地國法律規則：外國航空器飛入領土內，必須遵守當地法律（包含風俗習慣），這是領土主權基本特性。
- (五) 地面國之規範：任何航空器飛越地面國均需地面國同意，而飛越地面國從事定期國際運送，仍需地面國頒發許可（Permission）或授權（Authorization），以便飛越或飛入地面國領空從事國際運送，惟仍遵守當地國法律（包含風俗習慣）。
- 二、航空器失事調查：國際民航組織理事會根據54條第12款之權責制定18項公約附約航空事故調查，前言即闡明其適用範圍及所根據之原則，即在領空主權的規範中，如航空器遇險或者事故調查，都是以當地國為主導，並在當地國的當局管制下，和法律許可的範圍內進行，這充分尊重了當地國領土主權（李彌，2003）。

肆、領空使用之規範

- 一、使用的對象：隨著航空器快速發展，各國均採開放天空政策（Open Skies）的態度，所謂「開放天空」是指航空運輸市場自由競爭的政策。因此，因應國際飛航所需、保障空中飛航安全及維護國家主權，各國均依國內法訂定之相關航空管理法律。茲列舉我國航路與領空之關係與實例分析：
- (一) 航路（Airway）：
1. 我國對航路定義：空中航路是指根據地面導航設施建立的供飛機作航線飛行之用的具有一定寬度的空域；由民航主管當局批准建立的一條由導航系統劃定的空域構成的空中通道，在這個通路上空中交通管理機構要提供必要的空中交通管制和航行情報服務。



2. 各國對航路定義：各國因其國土面積、人口、地理位置、經濟發展的程度、航空企業規模、旅遊資訊等諸多因素，構成各種經濟價值和實際或潛在的市場需求均不相同的航路狀況。
3. 航路與航權之形成要素：就兩國來說，允許對方國的航空公司飛哪條航線或航路，對方又以哪條航線作交換等等，是個討價還價的過程，一般認為公平的航路交換，需要對等交換以航路權形式表是經濟利益，具有接近相等市場價值。有時兩國用這類航路權與對方的非航空權益相互交換，例如換取對方某項技術的轉讓、工程協助、乃至換取對方對本國政治要求特定目的。這種狀況，在國際間很難形成共同模式或規則，一切需要視締約國實際情況而定。

(二) 在航權 (Traffic Right) 架構下如何維護飛航情報區及防空識別區的安全：

1. 我國飛航情報區及防空識別區法源：

- (1) 飛航情報區係為美國、加拿大、日本、法國等沿海國於1950年開始分別設置有飛航情報區，其他國家亦相繼仿效；我國於1952年6月15日成立「台灣飛航情報區」，台北飛航情區1953年3月26日國際民航組織第十八屆理事會協議，劃定「台灣飛航情報區」由我民航當局管轄（葉龍泉，2006）。

- (2) 台灣防空識別區，是中美協防年代由美軍律定台海週邊空防空域的責任區，由國軍負責台灣防空識別區內所有飛行器之識別、監控、攔截、側護及接戰。該空域為北緯21至27度，東經117.5度至123度間的多邊形，內另劃有多處禁（限）航的空域分別予以管制，由國防部會同交通部公佈列管，該空域總面積約15萬4,800平方哩（鍾堅，2002）。

2. 各國依據其國內法或行政命令所主張之防空識別區與飛航情報區，其空域界限定義不一，但均皆依據以空域界限對其領空行使一定的管轄權，而在國防安全範疇上無限上綱，致引起國家間的糾紛。
3. 如何維護防空識別區及飛航情報區的安全：由於凡是外國航空器在進入各國防空識別區與飛航情報區時，均須向航管單位報告其位置及飛航目的，以便進行監控，未遵守規定者，將視為，否則將被視為非法入侵。

(三) 實例分析：

1. 台灣與中國大陸僅相隔一道台灣海峽，1951年美軍依據台灣與美國簽訂「中美共同防禦條約」(Sino American Mutual Defense Treaty) 單方面建議劃定台海中线（如圖2所示）。隨後海峽兩岸皆以此為「楚河漢界」，彼此的軍民飛機、船隻互不越線，但從台灣本島到金門、馬祖等外島的航線



，則「默契」地得以例外，我應於既有防空識別區下，以海峽中線概念堅守此項原則。

2. 隨著兩岸交流日趨熱絡，兩岸關係微妙產生變化，兩岸空中航路依據第3次江陳會「海峽兩岸空運協議」，自2009年7月起3條航路都借用國際航路名，這3條兩岸直達航路並未向國際民航組織登記，主要也是在九二共識基礎上，「擱置爭議、追求雙贏」，若為國際航路，國外的航空公司也可申請使用，則違反「海峽兩岸空運協議」，兩岸既非國內航線，兩岸也不是國際航線的默契架構下，避免兩岸直航衝擊我國防安全。

二、領空使用之規範：台灣國際地位特殊，以聯合國為軸心之主權下，無法參與國際各項組織及國際民用航空法之建構，不過我國可透過國內現行法制係以民用航空法做為相關航空規範母法，之增修而定。所謂「民用航空法」就是民用航空行為人(飛航參與者)與使用者的規範由於民用航空法僅針對航空活動為原則性之規定，相關具體作為則授權行政機關訂定(張國政，2005)。其中，對於民用航空器於使用空域規範部分，則分別規定於各項法令，藉以與國際接軌。

(一)飛航及管制辦法：

1. 飛航及管制辦法(Flight and Air Traffic Control Regulation)明定：「為維護飛航安全，航空器飛航時，應遵照一般目視飛航及儀器飛之管制，並接受飛航管制機構之指示」；另航空器飛航於本國飛航情報區者，應適用本辦法。
2. 飛航及管制辦法不論任何航空器飛經台北飛航情報區，均需接受該辦法之相關規定，甚至是國家航空器亦同。該法亦規定民用航空器在軍用機場活動時，並應遵守該機場所訂之有關飛航規定。

表1 航空器被攔截機攔截時應採取下列行動

項次	攔截機攔截時應採取下列行動
1	遵行攔截航空器所給予之指示，對給予之目視信號應依附表之規定解釋並反應之。勿作任何可能被誤認為含有敵意之動作，保持平直飛行。
2	如可行時，通知適當之飛航業務單位。
3	立即將無線電收訊機調至國際緊急頻率。特高頻：121.5兆赫(MHZ)；超高頻：243.0兆赫(MHZ)。以該緊急頻率呼叫，試圖與攔截航空器或適當之攔截管制單位建立無線電通信，告知航空器之識別、位置及其飛航性質。
4	如不能與空軍攔截機建立直接通訊時，嚴守表2攔截機所給之目視信號。
5	除另有指示外，應將雷達電碼置於7700。
備註	一旦航空器不遵守以上程序時，依照飛航指南(AIP)航路1.12-1所列之規定：「被攔截之航空器如不服從攔截機所給之任何指示時」及「航空器如不遵守防空識別程序」而招致攔截機或其他武器之攻擊而受損傷時，中華民國政府當局不負任何責任。但是上開規定參照前述說明，在對民用航空器所採取的對應措施而言，某種程度上是不周延而且危險的，因而有加以修正之必要。

資料來源：台北飛航情報區飛航指南(AIP)



- (二) 飛航指南：飛航指南，係我國交通部民用航空局參照國際民用航空法第十五號附約（Annex 15）航空情報服務（ICAO DOC 8126 AN/872）相關規定彙編而成，為飛航於台北飛航情報區（FIR）的所有航空器飛行之重要參考文件。其目的在建立台北飛航情報區（FIR）內所有航空器之飛航秩序，提供更便捷的飛航服務。以我國為例，非法入侵我領空，依台北飛航情報區飛航指南航路 1.12-1. 台灣防空識別程序「航空器被攔截機攔截時應採取下列行動」規定（如表1所示）。
- (三) 飛航管制手冊：飛航管制手冊（Flight Administration Manual, FAM）為提供飛航管制人員及戰術管制人員作為管制航空器飛航於台北飛航情報區之飛航管制人員作業依據。凡是進入台北飛航情報區航空器不論其為民用航空器或國家航空器，均須接受相關作業程序規範，否則將視為非法入侵，將遭受攔截。不過，從國防安全的角度觀察，尤其針對國家航空器於緊急情況所需實施的防空攔截作業，應給予防空攔截航空器最大的協助，得以證明，當遭遇緊急狀

表2 攔截機目視訊號表

項次	攔截機信號	意義	被攔截機回答信號	意義
1	白晝—在被攔截機左(或右)側方前搖擺機翼3次。夜間—除上述動作外並閃亮航行燈3次。	注意：貴機係侵犯本國領空之飛機	白晝—搖擺機翼。夜間—除上述動作外並閃亮航行燈。	本機遵照指示信號行動。
2	白晝—攔截機欲引導被攔截機飛離某一地區或轉向欲降落之機場時，則飛至被攔截機前方，搖擺機翼數次，以平飛轉向欲往方向。夜間—除上述動作外並以不規則閃亮燈光之任何顯明信號。	跟隨我。	白晝或夜間—搖擺機翼後跟隨飛行。	已瞭解，並跟隨行動。
3	向外側作壱90度以上之上升急轉彎。	可予放行按原計畫繼續飛行。	白晝或夜間搖擺機翼。	已瞭解，並依指示行動。
4	在機場上空盤旋並放下起落架。	在此機場降落。	放下起落架並按攔截機指示降落。白晝—高度1000呎以上通過跑道，搖擺機翼。夜間—除上述動作外並閃亮落地燈，如落地燈不亮，則閃亮任何可閃亮之燈光。	已瞭解，並依指示行動。該機場不適宜本機降落。
5	如需指示被攔截機跟隨本機或其他飛機至備用機場，實施第2項行動信號。	跟隨我。	搖擺機翼後跟隨飛行。	已瞭解，並依指示行動。
6	白晝—平行被攔截機推拉機頭數次。夜間—除上述動作外並閃亮航行燈數次。	貴機如不聽從指示行動，安全將無保障。	白晝—搖擺機翼。夜間—除上述動作外並閃亮航行燈。	已瞭解，並依指示行動。

資料來源：台北飛航情報區飛航指南（AIP）



態時，國家航空器有權優先使用空域，其他航空器應由飛航管制人員或戰術管制人員為適當的引導脫離避讓，以利國家航空器遂行其軍事任務，維護國家安全。

伍、結論

1944年國際民用航空法經過第一、二次世界大戰的實踐，國家只有完全享有領空主權，尤其是國際民用航空法第一條規定「國家就其領域上空具有完全且排他之主權，其主權包含了國家對領空資源的排他的、佔有、使用、處分權和對領空及其領土內人、事、物的管轄權」。

近年來國際社會新興空域概念，創造了「防空識別區」、「飛航情報區」等概念，增加了空域的擴展，以我國為例，我國領空以外設立飛航情報區及防空識別區、航路（Airway）、終端管制區（Terminal Approach Control）、機場管制區（Tower Control）等空域，在國際法中，行使國行動符合國際法規範者稱「合法管轄權」，因此，在飛航情報區及防空識別區內行使「管轄權」，已被國際認為是一種「國際慣例」，即國際法中飛越自由權，若飛航情報區及防空識別區「管轄權」行使必須成為公海自由原則外，則飛航情報區及防空識別區成為國際法上「普通習慣法」，習慣在國際上具有法的效力與價值的習慣。本研究結論分述如后：

一、防空識別區及飛航情報區：

- （一）我國所劃定之飛航情報區，係由國際民航組織所劃定，區分各國家或地區在該區的飛航管制以及飛航情報服務的責任，其範圍除了該國的領空外，亦包括臨近之公海。
- （二）根據國際民用航空法，「任何非本國航空器要進入我防空識別區前，都要向飛航管制單位申請，否則將視為非法入侵」。在我國民用航空法第41條第2款授權訂立之「飛航及管制辦法」第19條規定：「航空器進入或飛航至防空識別區，應遵守防空識別規定，至於防空識別區範圍則由國內自行劃定」。
- （三）依據國際民用航空法第一章「主權原則」第2節「飛入或飛越別國上空規則」之第3條第3款規定：「一締約國的民用航空器，未經特別協定或其他方式得許可並遵照其中的規定，不得在另一締約國領土上空飛行或在此領土降落」；即欲進入公海上空行使飛越自由權，仍需當地國同意。

二、從法律觀點：

- （一）目前國際民航組織係作為國際民航規範的領導與制訂者，而就我國內現行法，係以「民用航空法」做為相關規範母法。若當「國際民用航空法」與國內「民



用航空法」之衝突時，則國內法將優越適用。

- (二)我國所簽訂之「民用航空法」，經立法程序通過之法案，其效力應與法律同等。依據我國憲法第141條亦明定，中華民國之外交，應本獨立自主之精神，平等互惠之原則，敦睦邦交，尊重條約及聯合國憲章（United Nations Charter），似亦承認國際法在國內法上之效力。
- (三)國際上已承認台灣防空識別區及飛航情報區存在之事實，依「照國際法院（International Court of Justice）規約」第38條第1款第2條：「國際習慣，作為通例證明而經接受為法律者」，國際法院（International Court of Justice）裁判時適用，條約、得做為通例證明而經接受成為法律之國際習慣，一般國家所承認法律規則、司法判例、各國之權為學說，此即認定國際法之法源，即象徵我空域可以針對特定事務行使若干程度的管轄權。

三、從政治觀點：

- (一)國際上多數國家均不承認中華民國政府合法存在，然而從貿易、觀光、文化交流等觀點而言，中華民國在國際舞台上仍佔有一定之地位，尤其是國際上已承認台北飛航情報區及台灣防空識別區存在之事實，亦即是接受我國這兩個空域行使之事實。
- (二)2008年馬政府上台後，積極推展兩岸互惠交流，通商，通郵，通航等重大事關兩岸的議題，雙方在在兩岸經濟合作架構（Economic Cooperation Framework Agreement, ECFA）下協商，使兩岸的經貿、文化等各方面的交流更為順暢，特別是兩岸間直航問題，直接影響我國領空主權及安全；在雙方尚未建立軍事互信機制（Confidence Building Measure, CBM）之前，不能忽視國家安全之考量，所以政府在規劃兩岸直航之空運部分時，規定了許多相關飛航管制安全措施，其中包括有避開直接飛越台灣海峽，其一切都是在為了保護台海之安全。
- (三)國際民用航空法以及空中飛航的發展是國際社會所共同遵循的制度規範，特別是我國所處的國際地位與環境不同，如何在保障我飛航安全下並確保我國領空主權完整下，在國際規範及國家利益的航空法中，如何規範航空器所飛越的空氣空間空域的領空主權研究極為重要之課題。

參考文獻

一、法規書籍：

- (一)《飛航規則》（交通部民用航空局），2008年。
- (二)《飛航及管制辦法》（交通部民用航空局），2002年。



- (三)《台北飛航情報區飛航指南AIP》(交通部民用航空局)，2009年。
- (四)《民用航空法》(交通部民用航空局)，2008年。
- (五)《飛航管制程序ATMP》(交通部民用航空局)，2008年。
- (六)《飛航事故調查法》，(行政院飛航安全委員會)，2004年。

二、一般書籍

- (一)江天錚，《飛航管制概論》(交通部民用航空局民航人員訓練所)，2005年。
- (二)李彌，《航空運輸學》(航安海洋用品有限公司附設出版部)，2003年。
- (三)凌鳳儀著，《航空運輸管理概論》(文笙書局)，2000年。
- (四)凌鳳儀、林信得編著，《航空運輸學》(文笙書局)，1993年。
- (五)張國政，《航空運輸專論》(交通部民用航空局發行)，2005年。
- (六)張有恆，《航空運輸學》(華泰文化發行)，2007年。
- (七)丘宏達，《現代國際法修訂二版》(三民圖書出版事業有限公司)，2006年。
- (八)姜皇池，《國際公法導論二版》(新學林圖書出版事業有限公司)，2008年。
- (九)趙維田，《國際航空法》(水牛出版社)，1991年。
- (十)黃林，《國際公法與國際組織》(台灣商務印書館發行)，1993年。

三、學術論文

- (一)陳偉寬，〈論海峽中線之適法性與避免兩岸軍事衝突之研究〉《空軍軍官雙刊》，第127期，2006年4月。
- (二)葉龍泉，〈我國飛航管制體系整合關鍵因素之研究〉《開南大學空運管理所碩士論文》，2006年。
- (三)蔡金倉，〈飛航管制服務品質與飛航服務滿意度之探討〉《空軍學術月刊》，第609期，2009年4月。
- (四)鍾堅，〈從國軍文化看空軍再造〉《國防政策評論》第3卷第2期，2002年。

四、網頁

- (一)交通部民用航空局民航人員訓練所網頁<http://www.atc.gov.tw>。
- (二)交通部民用航空局網頁<http://www.caa.gov.tw>。
- (三)交通部運輸研究所網頁<http://iot.gov.tw>。
- (四)飛航管制協會網頁<http://www.rocatca.org.tw>。
- (五)美國聯邦航空總局(FAA)網頁<http://www.faa.gov>。
- (六)國際民航組織(ICA0)網頁<http://www.icao.org>。
- (七)國際航空運輸協會網頁資料網頁<http://www.iata.org/legal/index.htm>

作者簡介

空軍中校 蔡金倉

學歷：空軍通校專科83年班、空中大學91年班、開南大學空運管理研究所97年班、國防大學空軍指揮參謀學院98年班，經歷：管制長、攔管長及主任教官，曾參加空軍高風險空域研究、民航局空域小組規劃空域分類、修訂儀航程序及國科會航太科技創新研發專案研究，現職：空軍戰術管制中心武器選派長。