



飛 航 安 全

國際民用航空法之研究

空軍中校 蔡金倉

提 要

鑒於航空事業蓬勃發展，因而有相關國際空中法概念的產生，迅速形成一門新興法律學。在國際公法領域中，航空法僅實施數餘年，航空法是隨著人類科學進步，持續成長的技術性規範與措施，同時，亦承襲國際法中普遍性格。

航空法在此種環境需求下孕育而生，它是一種法律，亦是一門獨立的學科，藉以保障空中航空器、駕駛員、旅客及地面人民、財產安全。

因此，世界各國因其歷史、地、人文和政治背景不同自訂國內「民用航空法」規範航空器及國家權力與義務。

關鍵詞：民用航空法、國際民航空組織、芝加哥公約

壹、前言

萊特兄弟(Wright Brothers)於1903年12月17日在北卡羅萊納州(State of North Carolina)試飛飛鳥號成功，迄今飛機已成為人類生活所不可欠缺的一部份；人類自第二次世界大戰之後航空業的快速發展，大量國家航空器(State Aircraft)轉為民用航空用運輸，使得戰後天空中形成一個包括客(貨)運輸的航路。

隨著飛機發明和航空科技發展，迅速形成一門新興法律學，現在飛機不論是政治、經濟、軍事或文化都佔據相當重要角色。對民用航空業而言，是一種經濟活動，必然需要有法律規範，藉以保障航空事業發展，在國際法領域中，航空法僅實施數餘年，航空法是隨著人類科學進步而持續成長的技術性規範與措施，同時，亦承襲國際法中普遍性格。「國際民用航空公約」(Convention on International Civil



Aviation)在此種環境需求下孕育而生，它是一種法律，亦是一門獨立的學科。因此，世界各國依照國際民用航空法，自訂國內「民用航空法」規範航空器及國家權力與義務。

貳、早期航空法之規範

一、巴黎航空管制公約：第一次世界大戰後，多數國家逐漸認識到，律訂空中之規範，才能維護國家的根本利益和國防的安全。於是各國國內立法、國家間的雙邊和多邊條約以及國際公約所確認，巴黎航空管制公約(the Convention for the Regulation of Aerial Navigation)即巴黎公約，因而孕育而生。

二、國際航空運輸協定：

1944年12月7日國際民用航空會議計五十四國再簽訂計長達96條約，即稱芝加哥國際航空運輸協定，亦可稱為芝加哥公約(Chicago Convention)或「國際民用航空公約(Convention on International Civil Aviation)(以下簡稱國際民用航空法)」，國際民用航空法第1條：「每一國家對其領土上空及空氣(Air Space)具有完全的和排他(Complete and Exclusive Sovereignty)的主權」為國際慣例。

「國際慣例」(International Custom)是一種公法慣例，指的是國家之間交往形成習慣做法。如世貿組織(World Trade Organization, WTO)規範國際貿易、國際投資和知識產權的制度安排，不僅是一種約定俗成，還有某種規範意義的措施，慣例不同於法規，不具有強制性。

國際民用航空法與上述巴黎公約最大不同點是外國民用航空器(Civil Aircraft)不能享有「無害通過」(Innocent Passage)^{註1}，國家行使主權空域範圍為領空(Air Space)，地面國於領空(Air Space)外設置飛航情報區(Flight Information Region, FIR)及防空識別區(Air Defense Identification Zone, ADIZ)，藉以延伸管轄權。

參、國際民用航空法之特性

航空法是國際法與國內法所組成，主要對象是規範航空活動，涵蓋不同國家、航路、機場、企業，以及近年來航空公司不斷增加，空運的高速性，使時間競爭的客貨，因而對空運產生需求，過去不可能交易或貿易，因為空運而成為可能(例如

註1 《聯合國海洋公約》第十七條。



生鮮貨物、報章雜誌、緊急救援、快遞等)。有別其它法律，因為具有不同的法律特性。因此，國際民用航空法具有國際性、具有公法與私法之特性、具有平時法之特性及具國際法共性與個性之特性。【註2】

一、具有國際性：航空的特殊性，決定了國際民用航空法的國際性，使它成為國際法的縮影，它包含了旅客與貨物往來國與國之間的出入境、國際貿易、海關查驗及衛生檢疫等，航空法涉及國家主權、管轄權、領空、國籍、國際商法、國家與國家等國際法律整體間的關係；故國際民用航空法具有國際性。【註3】

二、具有公法與私法之特性：以國際航空活動而言，首先需解決公法問題，亦即規範國家與國家之間或國家與各國人民間權利與義務關係之法，例如主權、領空、管轄權、國籍、國家關係等；另國際航空運輸私法為規範國際航空運輸有關全部物權、債權(契約、侵權)法律關係的法律規則，不論是財產權利、侵權行為、規範航空運送人和使用者之間民事關係的法律、規範航空運送人和使用者之間民事關係的法律及規範航空器權利的規則，各國均採取統一原則；即1929年10月12日在波蘭華沙召開國際航空私法國際會議，通過「國際航空運送統一若干規則公約」(Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air)，一般通稱為「華沙公約」(Warsaw Convention)，不論是公法或是私法都成了國際民用航空法表述內容。

【註4】

三、具有平時法之特性：航空器用途廣泛，就基本性質言，可在戰爭時作為武器和運輸軍事物資與人員，平時負責民用航空運輸，故國際民用航空法第3條規定：「國際民用航空法僅適用國際民用航空器，而不適用於軍事、海關與警察使用的航空器」。同法第89條遇戰爭及緊急況(War and Emergency Conditions)：「如遇戰，凡受戰爭影響之締約國，無論其為交戰國或中立國，本公約之規定應不影響其行動自由，…」如締約國宣布緊急狀況，宜儘速通知國際民航組織理事會。【註5】

四、具國際法共性與個性之特性：航空法是一門獨立法律學科，包含了國內法及國際法，以國際法角度言，航空法理念、原則和方法的延伸，同時根據航空活動特殊性及航空科技進步狀況不段演化，形成特別的原則和規章。故航空法是以

註2 李彌，《航空運輸學》(航安海洋用品有限公司附設出版部)，2003年，頁101。

註3 趙維田，《國際航空法》(北京科學文獻出版社)，2000年，頁2-3。

註4 趙維田，《國際航空法》，2000年，頁4。

註5 趙維田，《國際航空法》，2000年，頁4-5。



國際法與國內法之形，存在於國際社會中，航空法有創制一些國際法與國內法的新門類，新科學的特別個性，國際法與航空法間，具有共性亦有個性之特性。

。【註6】

肆、領空主權 (Sovereignty over the Air Space) 原則

一、主權規範

- (一) 具完全和排他性：國際民用航空法第1條主權 (Sovereignty) 「每一國家對其領土上空具有完全 (complete) 且排他 (exclusive) 的主權」，至高無上的政治權力，也是國家統治權，對內有統一性對外具有獨立性；1982年聯合國第三次海洋法會議通過的。
- (二) 領空定義：國際民用航空法第2條領域 (Territory)：「所指一國的領土，應認為是在該國主權、宗主權、保護或委任統治下的陸地區域及與其鄰接的領水 (12 浬)」，「領土」包括一個國家的陸地、河流、湖泊、內海、領海以及它們的底床、底土和上空 (領空)，是主權國管轄的國家全部疆域。空間的概念為，存在不同空間，在這範疇內是以主權這一概念作為 (對空間的) 基本定義概念，因為對於空氣空間的主權，相當於對所處地區行使的主權。由此把國際法中的領土概念擴大為三度立體空間一個圓椎體，即以地心為頂點，依一國領海 (Territory) 為外緣，向上延伸至外層空域邊界【註7】。
- (三) 防空識別區：「防空識別區」 (Air Defense Identification Zone, ADIZ) 在國際法中屬國家領空的一部份，即具備領域內管轄權，管轄權可分為二個層次，其一為「國際管轄權」 (International Jurisdiction)，即依國際公法原則；另一則是「國內管轄權」 (Local Jurisdiction)，管轄權即為行使管轄行動所依據權力。在國際法中，行使國行動符合國際法規範者稱「合法管轄權」，在國家行為中「管轄權」不一定有合法基楚，故防空識別區，其欠缺國際法所賦予的「管轄權」。惟已被國際認為是一種「國際慣例」，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」。

二、飛入或飛越他國上空的規則

- (一) 國際民用航空法第3條第3款：「締約國的國家航空器，未經特別協定或其

註6 李彌，《航空運輸學》，2003年，頁106。

註7 趙維田，《國際航空法》，2000年，頁48。



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」，即航行規範。

- (二) 國際民用航空法第6條定期航空業務(scheduled air services)：「除經締約國特准或其他許可，依照其規定，不得在該國領域上空或領域內經營經營定期航空業務」，即經營定期業務之航空公司行使任何航權必須事先獲得飛越國允准。
- (三) 國際民用航空法第5條不定期飛航權(Right of Non Scheduled Flight)「締約各國同意，凡不從事國際航空業務之其他締約國一切航空器，在遵守國際民用航空法下，不必事先獲准，有飛入其領域或不停留而通過其領域，及飛營運目的而停留之權，但被飛越國有權要求其降落」。
- (四) 國際民用航空法第7條境內營運權(The right to transport)規定：「締約各國有權拒絕准許其他締約國的航空器為取酬或出租在其領土內載運乘客、郵件和貨物前往其領土內另一地點。締約各國許諾不締結任何協議在排他的基礎上特准任何其他國家或任何其他國家的空運企業享有任何此項特權，也不向任何其他國家取得任何此項排他的特權」。亦稱之為「境內營運權」或「限制航權」，締約國有權拒絕(Have the Right to Refuse)外籍航空器在本國境內載運客貨郵件，即本國國內主權範圍內的領土與屬地，即使是分別相隔兩地甚遠，航線僅限本國籍航空公司經營。主要理由是為了扶持國籍航空業者，保護國籍民航事業的發展，尤其是國內普通航空業務的市場並不大，允許外籍航空業者在本國境內經營普通航空業，必然直接壓縮國籍普通航空業者的生存空間。

三、不妨害締約國安全規則：

- (一) 無人駕駛航空器(Pilotless Aircraft)：國際民用航空法第8條：「凡不需駕駛員而能飛航之航空器，非經締約國准許並依照規定，不得無駕駛員而飛越該國之領域，締約各國允諾，對於飛入開放於民用航空器區域內之此種無駕駛員航空器，保證予以管制，以免危及民用航空器」；另同法第68條航路及航空站之指定(Designation of Routes and Airport)：「締約國在不違反本公約的規定下，可以指定任何國際航班在其領土內應遵循的航路飛航，及任何此項業務所得使用之航空站」。無人飛行載具(Unmanned Aerial Vehicle, UAV)是近年來航太產業的熱門項目之一，例如甲國無人飛行載具欲進入乙國空域，依照飛航計畫書(Flight Plan)航行於航路(Airway)上，不許任意偏離高度及更改航向，並接受飛航管制(Air Traffic Control, ATC)單位管制，



違者依照飛航不正常事件處置。【註8】

(二) 禁航區 (Prohibited Areas)：

1. 國際民用航空法第9條第1款：「締約各國由於軍事需要或公共安全的理由，可以一律限制或禁止其他國家的航空器在其領土內的某些地區上空飛行，但對於該領域所屬國從事定期航空業務之航空器，與從事同樣業務之他締約國航空器，不得有差別待遇」。劃定禁航區位置與範圍應適當合理，以免空中航行受到阻礙，此種限制或禁止應不分國籍適用於所有其他國家的航空器，將所設禁航區及其隨後的任何變更，應儘速以飛航計畫 (Flight Plan) 通知其他各締約國及國際民用航空組織。
2. 公約實施以來在劃定空中禁航較著名案件，1952年4月21日巴基斯坦 (Pakistan) 將阿富汗 (Afghanistan) 邊界劃定空中禁航區，印度 (India) 向國際民航組織理事會提出申訴，禁航區妨礙印度新德里 (New Delhi) 到阿富汗喀布爾 (Kabul) 定期航班，禁航命令帶有歧視性，理由為伊朗德黑蘭 (Tehran) 仍可在禁航區飛航，巴基斯坦說明禁航區於1935年在巴基斯坦與印度尚未分治兩國時就已宣布。本案經國際民航組織理事會調解後，巴基斯坦同意在禁航區上空劃兩條寬20哩空中走廊，以縮短印度新德里到喀布爾距離。【註9】
3. 暫時禁航：國際民用航空法第9條第2款規定：「締約各國在非常情勢下，在緊急時期或公共安全起見，需立即實行者，保留時限臨時或禁止他國航空器飛越其全部或部份領域之權」，【註10】例如發生於2001年9月11日，四架民航客機在美國的上空遭劫持，美國聯邦航空局引用本條款規定，緊急及非常情勢，下令在美國上空飛行航空器，不分國籍所有航空器暫時禁航並立即生效，所有航空器返回原起降機場或指定之備降場。

伍、航空器適用範圍

一、航空器國籍：

(一) 航空器之定義：

1. 普遍被接受的定義是1919巴黎公約的表述：「航空器是大氣層中靠空氣

註8 台北飛航情報區飛航指南<http://eaip.caa.gov.tw/eaip/history/2011-11-03/html/index-zh-TW.html>，最後瀏覽日期：2011年10月30日。

註9 趙維田，《國際航空法》，2000年，頁52-53。

註10 趙維田，《國際航空法》，2000年，頁47。



反作用力支撐的任何器械」。航空器是指在地球大氣層中活動的飛行器，但必須離地相當的高度，太空船和氣墊飛行器不屬於航空器。航空器分輕於空氣和重於空氣的兩大類。前者能升空是因為它排開的空氣重量等於或大於它本身的重量，包括氣球和飛艇；後者產生升力是因為氣流流過機翼時產生反作用力，它包括滑翔機和翱翔機、常規飛機、短距起落飛機和垂直起落飛機。

2. 國際民航組織於1967年11月5日，航空器定義修正：「航空器是大氣中任何靠空氣反作用力而不是靠空氣對地(水)面反用力作支撐的任何器械」此一定義之目的在於排除汽墊船^{註11}，亦及「有動力裝置的重於空氣的航空器，其升力主要來自空氣動力在面上的反作用，其翼面在特定條件下固定不變」。

(二) 國家航空器：國際民用航空法第3條民用與國家航空器(Civil and State Aircraft)中規定：第1款、「適用於民用航空器，不適用於國家航空器」；同法第2款、「用於軍事、海關和警察部門的航空器，應認為是國家航空器」。不屬於軍事、海關、警察用途即為民用航空器。若為民用航空器被軍、警察、海關、海巡租用及國家元首搭乘之專用或武裝部隊所用仍適為國家航空器。

二、航空器及乘客適用範圍：

(一) 行政管轄權：國際民用航空法第17條航空器之國籍(Nationality of Aircraft)：「航空器具有其登記國」，亦即貫徹行政管轄權，航空器不可有雙重國籍，民用航空器在某一國家註冊(Registered)或更改註冊(Registration or Transfer of Registration)，都須遵守「註冊國」法律規範；另國際民用航空法第12條空中規則(Rules of the Air)：「每一架航空器都應具有國籍及標誌，不論在其何地，都必須遵守當地飛航規則及規章，締約各國許諾，保證對違反規則人員予以追究」。

(二) 轉移登記規範：航空器的國籍原則承認了航空器依其國內法具有一定法律人格，從而使該國在國際法上享有國籍規則的若干權利與義務。國際民用航空法第18條雙重登記(Dual Registration)規定：「航空器在一個以上國家登記不得認為有效，但其登記可以由一個轉移至另一國」，航空器禁止雙重國籍身份。同法第19條登記之國內法(National Laws Governing Registration)：

註11 趙維田，《國際航空法》，2000年，頁57-58。



「航空器在任何締約國登記或轉移登記，應按該國的法律和規章為之」。

三、遵守當地法律的規則：

- (一) 航空器：外國航空器飛入領土內包含航空器駕駛員，必須遵守當地法律(包含風俗習慣)，這是領土主權基本特性。國際民用航空法第11條空中規章之適用(applicability of air regulations)：「在遵守國際民用航空法規定下，締約國關於從事國際航行的航空器進入或離開其領土或關於此種航空器在其領土內操作或航行的法律和規章，應不分國籍，適用於所有締約國的航空器，此種航空器在進入或離開該國領土或在其領土內時，都應該遵守此項法律和規章」。
- (二) 航空器及乘客：國際民用航空法第12條空中規則(rules of the air)，航空器都應遵守當地關於航空器飛行和運轉的現行規則和規章。締約國許諾在最大可能範圍內，保持此規章與國際民用航空法之一致」。國際民用航空法第13條入境或通關規章(Entry and Clearance Regulations)「飛機落地後包括入境、放行、移民、護照、海關及檢疫的規章等，應由乘客、組員或離開該國領域時遵守之」。締約國應將所有指定的設施詳細情形，公布於飛航指南(Aeronautical Information Publication, AIP)，我國亦參照國際民用航空法刊登於台北航航情報區飛航指南(Aeronautical Information Publication Taipei Flight Information Region)第一部通則內。

四、失事調查：

- (一) 主要目的：伴隨著航空技術和航空經營機制的不斷創新，發生航空安全問題責任歸屬，成為爭議之焦點，發生航空事故或失事涉及到華沙公約、飛機製造商、維修人員、飛航管制、氣象單位、場站工作人員及飛行員操作等。因此，失事調查在航空法地位日益受到重視，國際民用航空法第26條失事調查(Investigation of Accidents)：「航空器在另一領土失事，致有死亡、嚴重傷害或表明航空器或航行設施有重大技術缺陷時，失事所在地國家應在該國法律許可範圍內，依照國際民用航空組織建議程序，著手調查失事情形。航空器登記國應派觀察員在調查現場，而主調查國家應將此調查結果，通知航空器登記國」。主要目的在於找出失事發生之因，進而預防類案再發生，改進飛航安全的重大問題，失事調查報告不宜用於處分或追究責任。
- (二) 第十三號附約航空器失事調查規定：國際民用航空法根據54條理事會強制性之職掌(Mandatory Functions of Council)第12款之權責制定18項公約附約第13號(Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation)



航空事故調查，前言即闡明其適用範圍及所根據之原則。其內容如下：「本附約雖然根據公

表1 事故及事件分類

分類	內 容
事故	發生任何人為從登上飛機到下飛機期間，如旅客、空勤組員在飛機上或者與飛機其它部位接觸受到傷亡；或者飛機本身遭受重大損傷者。
事件	飛機於飛行途中雖未造成事故，但危即飛機安全者。

約第37條規定得到通過，但航空器失事查詢本身則是公約第26條要求航空器失事的所在國在某些情況上承擔著手查詢的義務，並在其法律許可範圍內，按照國際民航組織的程式進行查詢。但是公約第26條並不排除在程式並不侷限於按照第26條的要求所進行的查詢，而是在規定的情況下適用本附約中對「航空器失事」定義範圍內的任何查詢。

五、遇難救助：

- (一) 主要目的：國際民用航空法第25條遇難之航空器(Aircraft in Distress)「締約國允許其領土內遇險航空器，在認為可行情況下，採取救援措施；締約國於失蹤航空器時，應按照國際民航法隨時建議的各種協同措施方面進行合作」。
- (二) 搜尋與救援：搜尋(Search)指「對遇難航空器失蹤或下落不明，協助尋找正確位置」；救援(Salvage)亦指「航空器遇難或遇險對航空器乘客或貨物實施救援」。依據第13號附約第5條：「當飛行員發現另一架航空器或一艘水面船遇險，除非沒能力或根據當時情況必須採取之行動，報告飛航管制單位」。並依據國際海事組織(International Maritime Organization, IMO)與國際民航組織於1998年「國際海空搜尋救助指南」(International Aeronautical & Maritime Search And Rescue Manual)規定實施搜尋與救援。

六、附約之效力

- (一) 法定增修訂條文：國際民用航空法第54條理事會強制性之職掌(Mandatory Functions of Council)第12款：「採用國際標準及建議措施，為便利起見，將其指定為本公約之附約，並將採取之行動通知締約國」。同法第90條附約之採用及修正(Adoption and Amendment of Annexes)：同法第1款「第57條第12款所述的附約，應經為此目的而召開的理事會會議三分之二的票數通過，然後由理事會將此種附約分送締約各國。任何此種附約或任何附約的修正案，應在送交締約各國後三個月內，或在理事會所規定的較長時期終了時生效，除非在此期間有半數以上締約國向理事會表示反對」。同法第2款「理事會應將任何附約或其修正案的生效，立即通知所有締約國」，因為這些「



國際標準與建議措施」(International Standards and Recommended Practices)的國際民用航空法附約對各締約國具有法定約束力，利用附約形式來制定法律規則以彌補國際民用航空法的缺陷與不足，係國際民航組織所依機種或新導航裝備彈性調整，一項十分靈活、有效又倍受稱讚的職權。

- (二) 自行修改規範：國際民用航空法第38條異於國際標準程序 (Departures from International Standards and Procedures)：「任何國家如認為對任何上述國際標準和程序，不能在一方面遵行，或在任何國際標準和程序修改後，不能使其本國的規章和措施完全符合此項國際標準和程序，或該國認為有必要採用在某方面不同於國際標準所規定的規章和措施時，應立即將其本國的措施和國際標準所規定的措施之間的差別，通知國際民用航空組織」。

陸、結論

飛機是跨國性的產業，與其他國家與法令緊緊相聯繫。對民用航空業而言，是一種經濟活動，必然需要有法律規範，藉以保障航空事業發展。因此，國際民用航空法在此種環境需求下孕育而生，一旦發生航空事故，涉及了國家主權管轄、航空器國籍等公法方面的問題，還涉及了國家的立法或者判例在責任認定、歸屬、賠償數額及支付方式等私法與公法方面的法律衝突，與國內風俗習慣等問題。本研究結論分述如后：

- 一、我國公約適用範圍：以我國為例，我國在國際的政治地位特殊，自1971年10月25日退出聯合國後，已非聯合國會員，依照聯合國憲章當已失去拘束我國之效力。我國雖非國際民航組織會員國，但為履行國際義務，自有實施必要，且民航法多屬造法性條約，用以設立普遍適用的規則，為民航業務行為之規範，事實上亦無法不予實施。
- 二、以國內法之形存在於國際社會：根據航空活動特殊性及航空科技進步狀況不斷演進，形成特別的原則和規章，使它成為國際法的縮影。以國際法角度而言，我國民用航空法是由一般理論、飛安試航通報和方法的延伸，同時根據航空活動特殊性及航空科技的演變，形成特別的原則與規範；故我國民用航空法是以國際法與國內法之形，存在於國際社會。我國民用航空法是以：
 - (一) 國內民用航空法之外形，作國際法之適用。例如我國民用航空法第11條「保障飛航安全，健全民航制度，符合國際民用航空標準法則，促進民用航空之發展，特制定本法」。
 - (二) 以國際條約法(附約)之外形，作為國內法具有同一效力。



(三) 因國際先例，反覆慣行，形成慣例，而形成國際法之適用者。

(四) 就國際法中一般公認之原則與事者，律定我國空氣空間的規範。

三、暫時禁航法令適用性：自從美國911事件後，各國開始探討無人飛行載具、國際法上自衛權之行使(Self Defense)及如何使用「緊急狀況法令」。而國際法上自衛權之行使需考量諸多條件；國際社會認可緊急狀況法中「暫時禁航」令，指國家可在非常情勢下，緊急時期或公共安全起見，需立即實行者，保留時限臨時或禁止他國航空器飛越其全部或部份領域之權。此項禁航不分國籍，適用所有航空器。然而暫時禁航，這項規定都比空中禁區之規範較為寬鬆。除時間稍短外，不限軍事需要，一但宣布立即生效，無形中為各國提供實施特殊措施或緊急狀況時提供了一定法律基礎。

四、適時修訂國內民用航空法：隨著科技進步，國際航空活動持續對國家主權造成衝擊，特別是我國所處的國際地位與環境與他國不同，如何在保障我飛航安全下，透過通用一致的標準來維持飛航安全，且隨著國際關係的演變並在國家利益及國際的航空法規範，適時修正國內民用航空法及相關法令與國際接軌，自有其必要。

柒、參考書籍及參考文獻

一、中文資料

(一) 法規類書籍

1. 《飛航規則》(交通部民用航空局)，2008年。
2. 《飛航及管制辦法》(交通部民用航空局)，2002年。
3. 《台北飛航情報區飛航指南AIP》(交通部民用航空局)，2009年。
4. 《民用航空法》(交通部民用航空局)，2008年。
5. 《飛航管制程序ATMP》(交通部民用航空局)，2008年。
6. 《飛航事故調查法》，(行政院飛航安全委員會)，2004年。

(二) 一般書籍

1. 李彌，《航空運輸學》(航安海洋用品有限公司附設出版部)，2003年。
2. 凌鳳儀著，《航空運輸管理概論》(文笙書局)，2000年。
3. 凌鳳儀、林信得編著，《航空運輸學》(文笙書局)，1993年。
4. 張國政，《航空運輸專論》(交通部民用航空局發行)，2005年。
5. 張有恆，《航空運輸學》(華泰文化發行)，2007年。
6. 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。
7. 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。
8. 趙維田，《國際航空法》(水牛出版社)，1991年。
9. 趙維田，《國際航空法》(北京科學文獻出版社)，2000年。
10. 俞寬賜，《國際法新論》(啓英文化事業有限公司印)，2002年。

(三) 期刊論文

1. 朱奕嵐，〈絕對性領空主權之研析〉《東吳大學法律研究所碩士論文》，1999年5月。
2. 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。
3. 黃長宜，〈我國國家領空主權在民用航空使用之研究〉《開南大學空運管理所碩士論文》，2006年。



4. 董加欽，〈國際民用航空憲章--1944年芝加哥公約〉《空軍學術月刊》，2001年12月。

二、網路資料

- (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)大英百科網頁<http://daying.wordpress.com/>
- (五)美國聯邦航空總局(FAA)網頁<http://www.faa.gov>。
- (六)國際民航組織(ICAO)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83年班、元智大學管理學院博士生，經歷：攔管長、主任教官、武器選派長，現職：空軍戰術管制聯隊中隊長。

國防部反貪專線暨檢舉信箱

國防部反貪專線：

* 電話：(02) 22306270

戈正平信箱：

* 地址：台北郵政90012附6號

* 電話：(02) 23117085

採購稽核小組：

* 地址：台北市汀洲路3段8號

* 電話：(02) 23676534

端木青信箱：

* 地址：台北郵政90012附5號

* 電話：(02) 231197060012附5號