



軍事戰略

試從國際法探討兩岸直航對我空防之影響(下)

空軍備役士官長 葉莉亭

“ *

參、試從國際法適用範圍

沒有空防即代表沒有國防，空防安全之確保是國家安全的基礎。就目前而言，兩岸目前雖處於和平階段，但依我國國防部送交立法院的「2016年中共軍力報告書」指出，中共未放棄「以武促統」和「武力犯台」的思維；另兩岸直航牽涉的問題極為複雜，直航涉及航空器國籍、適航、航空人員及民用航空器的管理、航空器失事調查及賠償責任等問題。因此，在形式上即使不視為國家間的問題，也無法引用國際法、國際民用航空公約或華沙體系(Warsaw System)，兩岸直航僅能依國際慣例來處理。

- 一、國際法院規約：從國際法院(Permanent Court of International Justice)到聯合國的國際法院(International Court of Justice, ICJ)，對於其判決中何形成《國際法院規約》(The Statute of the International Court of Justice)「通用之證明而經接受為法律者」(as evidence of a general practice accepted as law)，規約第38條所指，除了條約與習慣外，還有文明國家所承認的法律一般原則(the general principles of law recognized by civilized nations)。如國際法院規約第38條第一款「國際法院規約對於陳述各項爭端，應依國際法裁判之，裁判時應適用」(The Court, whose function is to decide in accordance with international law such disputes as are submitted to it, shall apply)：依第38條第1款(a)「不論普遍或特別國際協約，確立訴訟當事國明白承認之規條者」(international conventions, whether general or particular, establishing rules expressly recognized by the contesting states)、又依第38條第1款(b)「國際習慣，作為通例之證明而經接受為法律者」(international custom, as evidence of a general practice



accepted as law;)、再依第38條第1款(c)「一般法律原則為文明各國所承認者」(added the requirement that the general principles applied by the Court were those that had been “the general principles of the law recognized by civilized nations”. As it is states that by consent determine the content of international law.)。慣例來自國家在相當長時期內反覆和前後一致的實踐，最終產生類似道德觀念一般普遍的、約定俗成的法律，即法律確信(“international custom” as a source of international law, specifically emphasizing the two requirements of state practice plus acceptance of the practice as obligatory or *opinio juris sive necessitates*.)。兩岸直航雖不符合國際民用航空公約航權問題，在國際實踐上，是符合國際慣例。

- 二、防空識別區：防空識別區其範圍小則涵蓋特定演習訓練之危險界，沒有國際法上的依據，大的話也可能延伸到公海。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飛航管制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，若有威脅到安全時，可依令將其擊落(凌鳳儀，1998)。世界各國之防空識別區，均與該國之飛航情報區範圍相同。例如美國，是依據其1958年的「聯邦航空法」(Federal Aviation Act, FAA)設立。其餘設立防空識別區的國家，也都是為了配合當時美國所主導的集體安全制度。例如中共劃設東海防空識別區，各國均採先拒絕後接受態度，在國際實踐上，當有外國飛機進入他國「防空識別區」，都會被要求事先提出飛行計畫。
- 三、飛航情報區：依據「民用航空法」定義為：「提供飛航情報服務及守助服務劃定之空域」。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。飛航情報區是由國際民航組織所劃定，區分各國家或地區在該區的航管及航空情報服務的責任區。專屬經濟區(Exclusive Economic Zone, EEZ)其實應包含海水、海底及其上部空間，專屬經濟海域之上空屬於國際公空，各國均享有飛越自由及緊急降落權，惟航空業快速發展，各國基於國家安全之需要，希望能夠儘早獲得對空中交通資訊，故航空器飛入地面國前，須向地面國分行管制單位申請。
- 四、公海上空之規範：依聯合國1956年於日內瓦召開第1次海洋會議，1958年通過公海公約(Convention on the High Seas)，規定：「公海對各國開放，任何國家不得有效主張公海任何部屬其主權範圍、公海自由依本條款及國際法其他規



則之條件行使，公海自由對沿海國及非沿海國，「公海上空飛行自由」(the

ijhi! t f b t ! p q f o ! up +! b p t u m b ! u m b z b u b n j ! p ! a s n q p u s p t w ! f k d u !
boz! q b s u ! i f n g u ! p u ! j u t ! t p z / w ! C s f f n ! j o p m f u i j h i ! t f b t ! d p .
q s j - t j f o t u f s + ! d p u i ! j g b s ! d p b t u b m ! b o t a b v ! p - b s d f p n b p u b
u p m z ! p w f f ! i j h i ! t f b * t ¥ * _ £ ¢ " 1
" _ L ¥ ~ 1 . ; " d :

^ } , r ¢ £ "

† £ æ 0 q (v
) * ¢ " 0 ¿ £ R S U
" " 6 1 ß c Y g j " "
2 : 8 : n 9 J 2 : : 3 : "
} / ^ ~ S ^ ø e £ } æ 9 v
} ^ ! J • ^ f w f l f 1 > , æ } < * }
2
) * ¢ £ } L 2 : : 1 ; 6
» r i j ^ } L
— 0 7 S , " ¥ £ } r " g
8 / D ° , ~ L ^ f ^ 6
p 3 1 1 4 ^ f S ' 3 1 1 9
¢ S a \$ ° r ! J æ _ x
) > * ¢ ¢ 3 1 1 9 7 " 2 4 ° 6 U
° S S ; 2 2 " 5 ° ! 2 6 3 U " 2 6 " |
S a] U # " Ø ¢ o j ¢ 6 * t
\$ > f i z ¢ v y o £ Æ " J w 3 1 1 : 5 " 3 7
) 0 | Y ° 6 U D H " | 7 S Æ ") o p o i f æ . d
v m f e r } Æ " r) t f e v m f e # (U # Ø ¢ o
n ; a 9 " 4 2 Æ " r 【註22】"
) r * ¢ m p Æ " r — ; 3 1 1 : 9 " 4 æ v ; S
S £ : M † : } , ¶ Æ " r æ
Y / m |] A Æ (rules of the air) j ¢

註22 行政院大陸委員會，<http://www.mac.gov.tw/ct.asp?xItem=87021&ctNode=6826&mp=1> (檢索日期2016年2月10日)



航更難迴避統獨問題本研究將就兩岸直航空運(海運不在本研究探討範圍)所面對問題予以分析探討。【註23】

æ 1 Y
) * ç æ Y
 2 / < 5
)2 * | fl ç c o ¥ ç
 S ~ w ° w W 1 ^ ~ • | 3 1 1 9 ,
 ! J ! W e N s ^ 2 4 3 G ! W
 | fl s ^ 9 / 2 G | fl " 3 7
 1 p " h Q i p e * \$ 3 5 †, l s] J |
)3 * " = ~ J e 6 ç 7 1 <
 | D " ") e _ : 1 ° ÷
 b L a Q K] 1 ; J
 « _ \$ 7 - p ç » _
 • > * 3 6 +
)4 * ^] L i q] L } \$ æ t i
 | } | » ~ 6 L L } Y W •
 æ L } 4 " M s ~ Y • "
 b " | } | i (' 1 " 6
] " | 6 ç 7 \$ □ 5 ~ s
 | * 3 7 +
 3 / }
)2 * i » E □ 6 ç 7 _ q L
 » n D a b q a
 i » c E Ø
)3* / K { ... # £ ° Hr ^ ß] ß
 y) Z : } l } g ^ / K { ; \$ D
 ~ ~

) * ç 1 Y

3 4 ? † k - † ç /) A { [< % c □ 3 f 3 1 1 3 P * - 9 4 . 9 6
 3 5 Æ K » X . » C [L i u u q ; 0 0 c j h 6 / i v b y j b / d p n O u t m k 0 s e
 3 3 _ *
 3 6 } 2 + Æ F z fl % ~) 3 . Ø ! a / 3 1 2 1 P 2 3 a - 2 6 6 -
 3 7 . ~ L Ø i /) Ø < J Æ Ø * 3 1 1 1 P - 9



1. 衝擊臺灣境內的產業：

- (1) 產業外移：2001年11月卡達第四屆世界貿易組織部長會議後與中共同時加入世界貿易組織，中國大陸地區物品進口增加及臺商產品回銷，衝擊臺灣境內的產業，並造成兩岸雙邊貿易順差縮小及通貨緊縮問題，導致關廠及失業增加，並造成通貨緊縮問題。



7 5 } < e
/ ^ % ~ p y 3 1 2 7 P 3 ¶

- (2) 現況說明：臺商擴大赴中國大陸地區投資，依據經濟部投資審議委員會2010年資料顯示，自1991年至2010年6月底近30年間，臺商對世界各國投資總額已達到1,509億美元，其中59.56%投資中國大陸地區；【註27】另據學者專家研究，臺商投資中國大陸，至少聘用當地員工1,500萬人以上，締造了1.5兆美元的外匯收入；臺灣人民擴大赴大陸旅遊、消費乃至購買房地產，已造成內需減少及房地產價格的下降。直航至今曾經「非臺灣不可」；如今，中共與廠商串起的「紅色供應鏈」，正逐步瓦解「Taiwan inside」的地盤。據天下雜誌(2013年)研究報告顯示，臺灣品牌力正在迅速退位逐漸被中共取代；【註28】另依國際貨幣基金組織(International Monetary Fund, IMF)公布的2015年國內生產總值我國2.17萬美元，遠低於新加坡5.2萬美元、香港3.8萬美元、南韓2.5萬美元，證明經濟成長率持續下降。【註29】

2. 人才外流：

- (1) 結構性失業問題增加：中共為爭取臺灣優質人力，加速大陸企業產業升級與國際化，除開出優渥的薪資條件，挖角臺灣高科技廠商的專業人才，亦仿效新加坡「全家移民」的手法，對於臺灣移居者的出入、居留、就業、就學等採取越來越鼓勵與整合的政策，減少臺灣人來往大陸、長期居留、就業、與就學的障礙與不適。【註30】

3 8 C { J 8 / ¶ » i u u q ; 0 0 x x x / n p f b j d / h p w / u x 0) m _ 3 1 2 7 1
3 9 ' 6 S » U e 7 † > B f < G + i u u q ; 0 0 x x x
b d u j p o @ j e > 6 1 6 4 4 4 5) m _ 3 1 2 7 P 2 a 3 3 _ *
3 : ~ p y i u u q ; 0 0 x x x / e h c b t / h p w 7 / ' u n x q 0 > d 2 u) / m b t _ q @ 3 y 1 J 2 u 7 f P n 2 > a 4 3 8



(2)現況說明：直航後臺灣經濟轉型可能使結構性失業問題增加，依據瑞士洛桑管理學院(International Institute for Management Development, IMD)2015年發布全球人才報告，我國在「人才外流」排名則在評比的61個國家中，尤其以外流中國大陸地區最為嚴重。【註31】

3. 偷渡問題：

(1)大陸人民偷渡影響：兩岸交流以來，經貿互動頻密，同時也衍生非法移民、偷渡等非傳統性安全議題，學者Myron Weiner強調國際移民(包括偷渡)與國家安全的關聯性。【註32】尤其是，受到2001年美國911事件的衝擊，使得偷渡與國家安全呈現顯著的聯結關係。特別是，我國有關大陸偷渡人民的遣返與處理，不同於美國、加拿大、英國、法國、德國及日本等國際各國對大陸偷渡人民之處置。當大陸偷渡人民入臺之後，此時這些偷渡客便極易走向地下，偷渡人民入臺的數量日益增多時，這些偷渡人民便可能成為臺灣地下犯罪的一環，具有長期生存的組織能力，例如偷渡來臺引發「假結婚」、「非法打工」、「色情賣淫」等不法行為；另走私(尤其是毒品、槍枝、農漁畜產品走私)、甚至有群聚組織犯罪等治安問題。

(2)現況說明：我國現階段對大陸偷渡人民遣返作業，主要依據1990年9月12日「金門協議」辦理，按照遣返程序，我方僅有通知遣返人員資料之權。在實際運作方面，以目前作業方式，我方無實際遣返主控權，只能被動靜候大陸遣返通知。

4. 各種疫病傳播的風險增加：

(1)中共各地存在多種傳染病：「直航」後，兩岸人員往來更趨頻密及大陸物品進口數量增加，將使各種疫病傳播的風險大幅增加，必須有完善的疫病防治機制，並投入更多的人力與資源，才能確保國民的健康。

(2)現況說明：直航後，兩岸人員往來更趨頻密及中共物品進口數量增加，使各種疫病傳播的風險大幅增加，包括：日本腦炎、流行性感、A型肝炎、B型肝炎、愛滋病、登革熱、瘧疾、鼠疫、肺結核、傷寒、寄生蟲等；爆發並蔓延至世界各地的嚴重急性呼吸道症候群(Severe acute

註30 朱雲鵬，臺灣人才外流問題與對策，國家政策研究基金會，<http://www.npf.org.tw/3/15115>(檢索日期2016年1月22日)

註31 2015年IMD世界人才報告：台灣「人才外流」嚴重，全球排名後段班<http://buzzorange.com/techorange/2015/11/20/imd/>(檢索日期2016年1月22日)

註32 Weiner, Myron. "Security, Stability and International Migration, International Security, Vol. 17, No. 3, Winter, 1992-3, pp. 91-126."



respiratory syndrome, SARS)疫情，亦源自於大陸地區，加以大陸疫情資訊不夠透明，更增加傳播的風險。

5. 資安外洩：

(1) 資安的事件層出不窮：有關資安的事件層出不窮，目前常見的資安威脅種類繁多，包括網頁安全、資料外洩、P2P軟體(又稱免費軟體下載)、垃圾郵件或網路釣魚信件、即時通訊(Windows Live Messenger、AOL Instant Messenger、skype、LINE、WhatsApp、Yahoo! Messenger)等，甚至影音檔案都可能含有惡意程式連結或程式碼，可以說是防不勝防。若IC設計所產生的晶片技術被中共掌握，將來手機、車載網路、物聯網、工業4.0等都會受影響，這些晶片也可以放在軍事用途，對我資安及國防產生很大影響。

(2) 現況說明：趨勢科技發布2015年資訊安全總評年報，詳細剖析重大資料外洩、漏洞與地下網路、點選惡意程式連結，台灣與澳洲並列全球第三名。例如2016年2月農曆春節前夕，駭客透過阿里巴巴的雲端運算服務，試圖入侵2,000多萬個知名購物平台淘寶網的活躍用戶帳戶。會員的行動資訊安全被推向危險深淵。顯見在行動科技的快速發展之下，資訊安全的隱憂彷彿不定時炸彈，隨時都可能引爆。

三、兩岸直航對我空防之影響：

(一) 兩岸直航對我空防之影響：

自第二次世界大戰起，空軍在戰爭中的重要性已有舉足輕重之勢，今日，依米切爾在「空權至上」的理念下，再以先總統 蔣公之「無空防即無國防」的共識下我國軍早已根深柢固，任何戰爭，在沒有空中優勢的情況下，是不可能獲得最後勝利的。

兩岸直航飛機航向本島，將使我方防空體系門戶洞開，兵力需求倍增，將影響我方空中早期預警的能力，使我國空防出現空隙。現階段兩岸直航每週平均飛航828班客機與貨機進出臺灣領空，【註33】由於空防為我國國防安全的首要，中共若趁機利用航機對我國進行偵測或發動突擊，其威脅不可等閒視之。

1. 有利中共航機、商船進行偵蒐、滲透、突襲：

(1) 影響偵巡任務及軍事訓練：中共可利用民航機及商船合法穿越臺海上空及進入我領海及機場、港口，進行偵蒐、滲透乃至突襲，影響空防、海

註33 中華民國行政院交通環境資源處統計資料，http://www.ey.gov.tw/policy5/News_Content.aspx?n=D222AB2C227DC406&s=8E55BB78A115ECE8 (檢索日期2016年3月1日)



防及地面安全之維護。也造成識別監控困難。由於臺海縱深短淺，不利於機、船之識別監控，尤其中共軍機以偽裝、欺騙方式對我奇襲，則我可獲得預警的時間更顯不足，應變愈趨困難；另中共可在客貨機的機身下方加裝偵照設備，使其在飛行於本島上空時，對本島的基地位置、軍事設備部署、地形與海岸線進行偵照，將可獲得比目前中共現役影像情報衛星解析度更佳的偵照照片，用以標定出我國軍各陣地位置、部隊部署狀況或飛機機身亦可裝設電偵設備，使其在進入臺海領空時，更進一步的偵測臺灣的各種雷達與通信電子參數，軍事情報易於外洩。

- (2) 案例：發生於1983年8月31日大韓航空編號KAL007（以下簡稱KAL007），從美國安克拉治至南韓首爾，蘇聯認為以當時科技偏航500公里是不可能發生的，本案依1993年6月14日國際民用航空組織在加拿大蒙特利爾召開的第139次理事會，公布了KAL007客機脫離航線原因的最後調查報告，認定KAL007號沒有利用慣性導航系統(Inertial navigation system, INS)飛行，而是利用航向指示器固定在245度飛行，蘇方當時懷疑KAL007蓄意偏航執行美方偵察任務，遭蘇聯蘇愷15型戰機攔截並以空對空飛彈擊落於庫頁島西南方的公海案例。

2. 航權所延伸空域(防)問題：

- (1) 兩岸航權適法性：依國際民用航空公約，該協定有關兩國間協商航空運輸條款藍本「國際航空過境協定」(International Air Services Transit Agreement, IASTA)，兩大自由協定規定，各國均沿用至今。惟兩岸航權協定為依照「國際民用航空公約」及其所有附約規範，從空域主權絕對性，到商業營運均視航空領土主權一部分，到航空器國籍問題均代表管轄權，不利我國後續空域與航權發展。
- (2) 現況說明：中共將直航視為「一個國家內部的事務」，並主張「一個中國」原則及「一國兩制」，推動直航，在航權上採國際民用航空公約第八航權國內載運權(the right to fly inside a foreign country, continuing to one's own country)，將國內航線二點之間運載給予本國航空器的保留與限制，限制僅兩岸國籍航空器，也容易使民眾敵我意識趨於模糊，從而不利於內部對外之團結。

3. 偽冒客機對臺攻擊：

- (1) 木馬屠城計：未來中共毅然決然宣佈將對臺動武前，中共可能利用民航機遂行「特洛伊木馬」(Trojan Horse)，【註34】利用直航的名義，以各式大型軍機偽冒成客機前來攻擊，或擔任前導機，用以干擾我國各式防空



搜索、射控雷達及C4ISR指管系統，為後方來襲的各式戰轟機開路，對我國軍空中預警機或重要陸基長程偵蒐預警雷達與飛彈射控雷達進行突襲式的攻擊，先期癱瘓我方的防空偵蒐、射控與戰管系統，將使我方的戰機與防空部隊無法進行有效的反擊。當然，經過改裝的客貨機，亦可能搭載數百名突擊部隊與重型裝備以攻佔機場，以接應後續搭機部隊的登陸。

- (2) 案例：1968年前蘇聯的民航機載運特種部隊，突襲捷克布拉格，欺瞞飛航管制單位，迅速攻佔哈維爾國際機場 (Vaclav Havel Airport)，並結合潛伏在布拉格的第五縱隊，在最短時間內俘虜了捷克的領導人杜布契克，成功瓦解捷克的民主運動；第二例是在1979年，前蘇聯入侵阿富汗首都喀布爾機場時，也是利用民航機運送國家安全委員會 (Komitet Gosudarstvennoy Bezopasnosti, KGB) 的特別行動隊，迅速攻佔機場後就一路攻擊至總統府，阿富汗的領導人遇害。【註35】

5 / % : 2 2 q '
) 2 * W] ċ 2 12 ^ ' /
 > ċ ~ " w i i }
 - 0 ~ i • j 7 1 = « o " ^
 ^ D « p ~ ^ p' £7 \$ ^ ‡ N "
 ċ ċ 5] £ } D ~ ^ 【註36】
) 3 * 0 } " }, } P 3 1 1 2 22 : 5 i1 } A
 L. q % i " } ; ^ : " 29 6
 zċ a □ 7) Bvuip s{bj u j! ppo if hVt fpg! Gp s * d f 7 Y 5
 i d 1 " H N B _ L W W z- "
 LO P } , ċ " zċ D~ a □
 6/^ U i" b
) 2* dċ £" 3162 2" 23 1 U # Y Ø so
 n "" } , ċ Q 70 ¥ d ¥r a q ^ z £ } 1 ØD
 ; :] cX ~ ß x (1 6 / <
 w U ~^ U Ø i" b h Qi " O > 6 b

註34 鄧岱賢，〈「空中安全走廊」與「兩岸直航」〉《財團法人國家政策研究基金會國政分析》，〈<http://old.npf.org.tw/PUBLICATION/NS/092/NS-B-092-016.htm>〉(檢所日期2016年1月20日)

註35 陳宗逸台北木馬屠城記？<http://www.newtaiwan.com.tw/bulletinview.jsp?bulletinid=10525> (檢索日期2016年1月22日)

註36 羅致政老師/兩岸通航問題對臺灣軍事安全的影響/<http://www.scu.edu.tw/politics/member/lowww/reports/>



域阻絕／反介入」戰略目的，對我國安全環境，形成不容忽視的挑戰；另新航路可能受北京掌控，最終是要將W121、W122、W123航路與M503航路連接，在海峽西側建立與溫州、福州、廈門機場的離到場航線，勢將切割金門、馬祖、東引、烏坵等外島與臺澎地區海空運輸命脈。【註37】

(2) 現況說明：2013年11月12日中共宣布在東海設立防空識別區，美國、日本及韓國等採先拒絕後接受態度。【註38】從中共在南沙群島永興島修築機場，後續研判中共將依國際習慣，循東海防空識別區模式，設立南海防空識別及臺海防空識別區，由於防空識別區國際航空法及國際法並無明確規定，惟防空識別區成為國際法上普通習慣法，各國在反覆實踐中形成，具有法律約束力的不成文行為規則，【註39】若中共劃設臺海防空識別區，我國僅能循美國、日本及韓國先拒絕後接受態度。

(二) 兩岸直航對空域主權傷害：

1. 損害賠償責任：航空器學者稱之為浮動領土(floating territory)。此登記為該國船籍之船舶，以及依該國法律登記註冊之航空器內，皆被認為是該國國家領土之延伸，因而在船舶上或航空器內之犯罪，該國都可依領土管轄原則主張行使刑事管轄權，依此，國家之管轄權及於此等想像領土上，擴大了國家管轄權之範圍。然兩岸直航非依照國際航權和自由(privileges or freedoms)規範，中共對兩岸航線定位屬國內航線，我國需依臺灣地區與中共地區空運許可管理辦法辦理，若一旦發生航空事故，涉及了國家主權管轄、航空器國籍等公法方面的問題及國際私法上之「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)責任。【註40】
2. 案例：本研究比附援引1994年4月26日中華航空公司，編號CI140班機，發生名古屋空難，依名古屋地方裁判所2003年12月26日判決，任何運送其起點與目的地，無論期間有無間斷或轉運，按照當事人訂立之契約係在兩個締約國之領域內，或雖在一締約國之領域內而有經協議之經停地位於他國行使主權、宗主權、受託權或權力下之領域內而言，即使該國非本公

security90/ko.pdf(檢索日期2015年12月30日)

註37 黃居正/對中國片面發布M503等新航路的法律評估與因應建議/專題論述/<http://www.taiwanncf.org.tw/ttforum/69/69-06.pdf>(檢索日期2016年2月1日)

註38 陸武力恐嚇「飛識別區要先通報」 日韓不甩、台照辦理 | ETtoday政治新聞 | ETtoday 新聞雲 <http://www.ettoday.net/news/20131126/300534.htm#ixzz428JU6kK1>(檢索日期2016年2月1日)

註39 國際法院規約第38條1款(五)項規定，

註40 何念儒，〈國際航空運送人責任之統一，1999年蒙特利爾公約〉《輔仁大學法律研究所碩士論文》，2001年，頁271-272。



約之締約國亦然。^{【註41】}其無上述經停地，而在同一締約國行使主權、宗主權、受託權或權力下之領域內兩地間之運送，就華沙公約而言不得視為國際運送(即視為國內運送)。^{【註42】}

(三) 空域與主權剩餘權力：

1. 無害通過權影響空域主權：視從荷蘭法學家格勞秀斯(Hugo Grotiu)在1609年所提「海洋自由論」(mare liberum)到現代，已成為聯合國海洋法公約(United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS)，由「海洋自由論」概念到法國法學家福希爾(Paul Fauchille)「航空自由」引用引用於空氣空間，可解釋「在一定特區上的開放天空，允許他國的航空器飛入或飛經其領空」。國際法學者史塔克(Starke)認為，所謂權力之剩餘指「於任何分離或扣減過程後所剩餘者」(That which remains after any process of separation or deduction)乃國家於國際法規範權利與義務外，所主張並行使之剩餘權力。^{【註43】}對照現今國際社會中，空域主權係國際民用航空公約規範以外保有權力之剩餘；
2. 案例：1946年5月14日兩艘航行通過科孚海峽(corfu channel)的英國巡洋艦遭到來自阿爾巴尼亞海岸的砲火轟擊，聲稱船隻有通過海峽的無害通過權(right of innocent passage)。後英國政府向國際法院提出告訴，依國際法院在1946年科孚海峽案判決，確立了軍艦享有他國領海的無害通過權，並衍生出各種對無害通過的條件限制與沿岸國的規範權力。若兩岸直航航空器誤闖禁航區或限航區(no-fly zone)，兩岸直航航空器不接受飛航管制單位指令降落時，在享有無害通過權時，地面管制單位如何因應民用航空器，對國家主權之危害不可忽視。

伍、結論

一、研究結論：

兩岸直航已實施多年，但中共始終未放棄武力犯臺，中共藉由兩岸直航班機，企圖拉近與臺灣民眾的距離，弱化國人敵我意識；故我國軍應與時俱進適度修正飛航管制相關規定，本研究認為，兩岸直航是一個兩岸互惠交流必經的過程，就像披了狼皮的羊不可不慎；另中共藉由直航研判未來將設立「臺海防

註41 黃居正，《國際航空法的理論與實踐》(臺北市：新學林出版股份有限公司)，2006年，頁231-260。

註42 何念儒，〈國際航空運送人責任之統一，1999年蒙特利爾公約〉，《輔仁大學法律研究所碩士論文》，2001年，頁271-272。

註43 See J. G. Starke, (1989) Introduction to International Law. Singapore: Butterworth.



空識別區」若頒布目視飛行(VFR)及儀器(IFR)程序，對我影響甚鉅，對我空防影響甚鉅，勢必對壓縮空防時間，削弱空域主權，對我空防主權危害不可忽視。

總體而言，雖是利多於弊，但是仍須廣泛評估所有不利於我方的因素，加強對我空防安全之影響與衝擊的相關安全機制與配套措施，以因應未來變局，以確保我國在直航的空防安全。

二、學術貢獻：

本研究以2015中華民國「國防報告書」為基點，參考2014年「日本防衛白皮書」、2014年美國「四年期國防總檢報告」、2015年美國智庫蘭德公司及2016年美國「中共軍事與安全發展報告」作觀察，不過由於歷年的「報告書」都是美國學界與政府官員用來辯護美國對中共政策的重要依據；故引用英國、瑞典智庫推估，不論美方或日方明確對包括臺灣在內的亞太各國提出警告，中共的軍事力量已具有發揮無遠弗屆的能力。

綜上述發現，兩岸關係的改善，不僅使我國在亞太地區的地位更為穩固，國際能見度大為增加，更有助於以和平方式解決兩岸長期以來的政治歧見。在和平環境中，更須戒慎恐懼，尤其中共憑藉其經濟成長，以龐大經費挹注於軍力的擴張，中共始終不放棄以武力方式解決臺灣問題的可能性，我國面臨的軍事威脅依然存在，絕不會因兩岸關係改善，而有所鬆懈。

三、我國因應作為與對策：

- (一)靈活運用C4ISR系統：為爭取局部空優及強化地面防衛作戰，確保直航之敵航空載具在第一時間被我偵察後將可於時限內完成接戰準備，其所產生的影響力我可透過資訊優勢，掌握我空防安全。利用C4ISR系統進行戰鬥空間管理、整備戰場情報、遠距離偵測、資料整合、即時將兩岸直航班機資訊傳遞給監控單位，執行目標識別等；透過C4ISR系統制定任務計畫，即時給偵測裝置重新分配任務，進行戰鬥識別，自動目標識別、回饋即時打擊效果、確定地理位置等。【註44】
- (二)加強飛航管制應變能力：中共戰機有可能尾隨在民航機後面，或是在客、貨機上裝載部隊以突襲我國，偽冒民航機假想，中共犯臺亦不會出此下策，但我仍須預防加強飛航管制應變能力。故加強我防空識別區之不明機、兩岸直航航空器動態監偵，爭取預警，以為因應。

註44 王中允，王鎮胤/開發 C4ISR 指揮、管制、通信、資訊、情報、監視及偵察系統之研究－以防禦海軍艦隊預警雷達指揮管制流程為例/國防大學管理學院運籌管理學系/https://dalab.ie.nthu.edu.tw/dalab_old/Symposium/da12/C2-02.pdf (檢索日期2016年1月20日)



- (三)政治戰略作為：在政治意圖方面，過去海峽中線扮演楚河漢界的功能，使兩岸區隔成為不同的政治實體。在無固定航線或航班情況下，任何穿越海峽中線的行動都會被視為威脅或挑釁。也因此，兩岸直航未來若在劃分兩岸空中新航線時，儘量避開海峽中線的關鍵區域，使臺灣海峽成為兩岸重要的戰略及空防緩衝。
- (四)全民憂患意識作為：中共利用經濟引誘、宣傳與政治交往，推動兩岸經濟統合、加強文化和歷史交流，中共在直航須尋求兩岸關係定位適切，讓國人認為兩岸和平假象，鬆弛敵我心防意志，誤導國民以為兩岸和平已至，政府應加強全民國防觀念，將全民國防理念、知識等，融入國人生活之中，建立居安思危觀念，確保國家永續發展。
- (五)空防預警作為：未經通報航行兩岸航路之不明航機：充分掌握所望空域內所有的戰機與民航機，對於任何未經通報進入我國空域的不明航機，依相關規定加強因應處置，對M503等新航路嚴重壓縮我方空防預警時間，國軍戰機演訓空域範圍，不因M503等新航路有任何改變，依現行空域範圍執行空防安全任務，維護臺海空防安全。

四、我國國際法適用範圍分析：

國際間將航空器歸屬為浮動領土，學者以「quasi-nationality」，「alla-

cation 7 I ~ » " } r n > » " } r ~ Æ »
 } } r 1 j 1 } z ; } V Q
 H \$ z W - ^ ¢ ; it >] p » " • " > »
 " " L } ~ - † q
 w ¶ % (r) Wjfo d!pawfo u jpp!uif!Mbx!pg!Usfb uftj!W D *M U
 38 { æ r ~ († 6 , q } ~ } æ r ^ Æ ¥ D i z W (
 7)B!qbsuz!nbz!o p!jowplf!uif !qpwej t j!pg bj tw!jt d!so bmbx!bt!kvt.
 ujjgdb u jgps bj u gb jvsm fup! qf psngb!usfbuz/* > L }} ~ L 2 :8 2
 21 "36 N ° } c - L | ° } | • w - ° } # , - v ^ 3
 L } □ ; * ž W } , [L \$ L } , r ^ ~
 † > ¶ (r } , r ^ 49 (H ~ B } , r r
 w j } , r ^ ~ } , < (customary international law)
 ß \$ % ^ □ } , r ^ c ß } : W ~
 ^ N § \$ 0 (3 □
 @ ¢ } , l r B æ } ¥ ; } \$ r a □ n 8 ¥ ;
 ß r } , r L * EL } i : † Q > C



，亦這些裁判是國際行為的準則。故以國際條約法之外形，研擬設立軍事防空法，作為國內法具有同一效力，避免中共對我實施法律戰，訴諸於國際法院時，能以國內法之外形，作國際法之適用。

五、未來研究建議：

- (一)進行縱斷面研究：礙於研究時間限制，本研究採用橫斷面研究之資料作為推論與驗證之依據，建議後續研究者在時間與經費許可情況下，可進一步採用縱斷面研究方法來進行搜集實證資料，並採用時間序列實證研究之方式，來探討不同時點兩岸關係之互動情形，藉以尋求合理之驗證結果。
- (二)選擇適當研究方法：中共之決策核心，長久以來，外界始終無法清楚窺探，故本研究資料僅引用自文獻獲國際法院判例及對有關歷史脈絡進行探析。因此，建議未來研究者在不妨害兩岸法律與制度下，可實施田野調查(field study)，以避免僅用單一方資料過度理論化，並將有助後續實證之研究。

參考書目

一、參考書籍

(一)政府出版書籍：

- 1.《2014年日本防衛白皮書》(日本防衛省)，2015年7月1日。
- 2.《2014年美國四年期國防總檢討報告》，(臺北市：國防部)，2014年6月。
- 3.《2016中共軍事與安全發展》，(美國國防部)，2016年5月13日
- 4.《民航政策白皮書》(臺北市：交通部民用航空局)，2000年。
- 5.《中華民國104年國防報告書》，(臺北市：國防部)，2015年7月。
- 6.《中共的軍事戰略》，(北京市：國防部)，2015年5月26日

(二)一般書籍

- 1.李永悌，《2014美國四年期國防總檢討報告》(臺北市：國防部)2015年7月16日。
- 2.倪世雄，《當代國際關係理論》(臺北市：五南圖書出版有限公司)，2003年3月第1版。
- 3.林碧昭，《國際政治與外交政策》(臺北市：五南圖書出版有限公司)，1997年4月。
- 4.林碧昭，《國際政治與外交政策》(臺北市：五南圖書出版有限公司)，1997年4月。
- 5.邵宗海，《兩岸關係發展》(臺北市：新文京開發出版股份有限公司)，2014年9月1日。
- 6.翁明賢，《新戰略論》(臺北市：五南圖書出版有限公司)，2007年8月1日。
- 7.翁明賢等，《國際關係》(臺北市：五南圖書出版有限公司)，2007年5月。
- 8.俞寬賜，《國際法新論》(臺北市：啟英文化事業有限公司印，2002年)。
- 9.鈕先鍾譯，《世界各國力評估》(臺北市：國防部史政編譯局)。
- 10.張亞中，《國際關係總論》(臺北市：揚智出版股份有限公司)，2007年3月，
11. See J. G. Starke, (1989) Introduction to International Law. Singapore: Butterworth.

(三)學術月刊

- 1.何念儒，〈國際航空運送人責任之統一，1999年蒙特利爾公約〉《輔仁大學法律研究所碩士論文》，2001年。
- 2.陳亮智，〈尋找解釋美中戰略競爭的驅動力量〉《中國大陸研究》，第52卷第1期，2009年3月。
- 3.曹雄源，〈中共廿一世紀太空潛力：美國的對策〉《國防雜誌》，第23卷第2期，2008年4月。
- 4.黃居正，《國際航空法的理論與實踐》(新學林出版股份有限公司)，2006年。
- 5.黃令宜，〈WTO空運服務之新發展〉《世新大學法律研究所碩士論文》，2012年7月。
- 6.鄭家慶，〈從美國「2010年度有關中華人民共和國的軍事與安全發展」報告看近期美中關係發展〉《亞太和平基金會》，第2期第9卷，2010年。
- 7.謝宇文，〈兩岸軍備競賽對亞太的影響〉《國立中山大學政治學研究所碩士論文》，2004年。



8. 廖伯凱〈美國、俄羅斯與東亞軍備關係之研究〉《國防大學國防管理學院資源管理研究所》，2006年6月。
9. Weiner, Myron. (1992) "Security, Stability and International Migration," International Security, Vol. 17, No. 3, Winter, 1992-3, pp. 91-126。

二、網站資訊

1. 維基百科<http://wikipedia.tw/>
2. 香港文匯報<http://www.wenweipo.com/>
3. 青年日報<http://news.gpwb.gov.tw/>
4. 中央社<http://www2.cna.com.tw/>
5. 聯合國安全理事會<http://www.un.org/chinese/aboutun/prinorgs/sc/sres/08/sl846.htm>
6. 中央社<http://www2.cna.com.tw/>
7. 中時電子報<http://news.chinatimes.com/>
8. 國防部總政治作戰局<http://gpwd.mnd.gov.tw/onweb.jsp?webno=333333310>
9. 行政院大陸委員會，<http://www.mac.gov.tw>
10. 大英百科<http://daying.wordpedia.com/>
11. 共軍國防部 <http://www.mod.gov.cn/>
12. http://big5.china.com.cn/gate/big5/opinion.china.com.cn/event_140_1.html
13. 謝璿，共軍事白皮書 仍強調衝突青年日報，<http://news.gpwb.gov.tw/>
14. 中共武力恐嚇「飛識別區要先通報」<http://www.ettoday.net/news/20131126/300534.htm>
15. 楊立憲：兩岸一家親 習近平提出因何需要？<http://www.zhghpl.com/crn-webapp/mag/docDetail.jsp?coluid=27&docid=103555199&page=3>
16. 阿波羅新聞網<http://tw.aboluowang.com/2015/0923/618006.html> 1. 美國對中共軍力的報告http://www.defense.gov/pubs/pdfs/2011_CMPR_Final.pdf
17. 中華民國行政院交通環境資源處統計資料，<http://www.ey.gov.tw/>
18. 陸武力恐嚇「飛識別區要先通報」 日韓不用、台照辦理 | ETtoday政治新聞 | ETtoday 新聞雲 <http://www.ettoday.net/news/20131126/300534.htm#ixzz428JU6kK1>
29. 王中允，王鎮胤/開發 C4ISR 指揮、管制、通信、資訊、情報、監視及偵察系統之研究－以防禦海軍艦隊預警雷達指揮管制流程為例/國防大學管理學院運籌管理學系/https://dalab.ie.nthu.edu.tw/dalab_old/Symposium/dal2/C2-02.pdf
20. 防衛省自衛隊<http://www.mod.go.jp/>
21. 英國國際戰略研究所<http://www.iiss.org/>
22. 英國智庫<http://www.nsb.gov.tw/>
23. 2014年全球軍事支出<http://milexdata.sipri.org/>
24. 美國國防部http://www.defense.gov/pubs/pdfs/2015_CMPR_Final.pdf
25. 奧巴馬政府首份美國國家安全戰略報告全文<http://www.cetin.net.cn/>

三、文件

- 聯合國，1968
- 聯合國，1969
- 聯合國，1996，S/RES/1067
- 聯合國，1996，S/RES/1067
- 聯合國，2014，2166

作者簡介

空軍備役士官長 葉莉亭

學歷：空軍航院83年班、開南大學空運管理研究所碩士，經歷：空軍戰術管制中心士官長，現職：國立空中大學講師。