

從「與神共舞」到「台灣之翼」

前言

亙古無涯之穹宇，自古以來覆護著大地，哺育著人類，乃孕育萬物之母。約一百五十萬年前，當人類直立身軀站立活動，擁有心靈思維時起，舉目仰望天際，體驗天體運行之奧妙，震懾於星際變化之奇幻。在驚異造物者神奇之餘，除在心靈上馳演出各種神話想像，神遊太虛外，亦夢著能「履虛乘風」(列子、黃帝二)，親身翱翔於「諸神的殿堂」，與星、月為伴，與諸神共舞。

人類因為夢想而偉大，隨著基礎理論與應用技術的不斷突破，自公元二十世紀中葉以還，人類航空事業突飛猛進，有若大鵬沖天，一日千里。現代飛行器已由萊特兄弟時代的簡單木製蒙布結構，發展為融合現代力學、燃燒、機械、材料、電子、控制、導航、光學及生態等等各門科學最新成果於一體的尖端產品。由於航空器不受空間限制，無遠弗屆之特性，在今日民用航空領域，人類已可在二十四小時之內到達世界每一個角落，是以航空器已成為今日世界最重要之運輸交通工具，人類「御風而行，以遊無窮」(莊子、逍遙遊)的夢想已然實現，且隨著航太科技的進步，人類更興起了一窺宇宙奧密的雄心，目前人類所發展的太空載運系統已為未來進行太空探索與開發太陽系，提供了必需的工具。相信人類此一夢想，亦必有所成。

在我國由於台灣四面臨海，資源貧乏，國際貿易一直為我國之經濟命脈。航空器為往返國際間，最便捷之交通機具，是以航空運輸在我國對外連繫上扮演著極重要之角色。在台灣幅員有限情形下，航空運輸可謂「台灣雙翼」，發展航空事業，為「經營大台灣，建立新中原」所不可或缺的工具。

邇來隨著，我國各種主客觀條件的日趨成熟：

(一)商業上：國內多家航空公司，預期航空市場之需求，挾鉅資競相投入國際航線。且國內直昇機客運亦定於八十四年二月以後開放與民間航空業者經營，「計程直昇機」時代的即將來臨，試想從桃園、新竹等地搭機來台北市區洽公、上班，所節省之時間、效益極鉅，政府並計劃於八十四年完成規劃成立桃園航空城之藍圖，桃園縣可望成為市港合一的轉運樞紐，故可預期台灣航運事業將日漸蓬勃。而國內航線雖飛安問題不斷，從去年名古屋空難空難以來一連串空安事件，使台灣成為全世界飛安評比倒數第二，然拜陸上交通持續惡化之賜，搭乘飛機之旅客並未減少，目前國內遠程旅客有百分之五十一搭乘飛機，其次才是搭乘火車。而光是八十三年一月，國內航線旅客就高達二千三百多萬人次，如此高量的旅客，已使國內航空業逐漸蛻變成能生金蛋的雞，不僅如此，國內航空市場仍將持續擴大。¹

(二)經濟上：我國經濟力量不斷提昇，國民旅遊、國際貿易蓬勃發展。國際航運益形重要。加以國內受限先天地形，地面交通條件不良，發展國內短程航空

¹ 參見一九九五年六月、遠見雜誌、第一〇八期。

運輸，亦有其需要，是以交通空中化已為必然之趨勢，亦是最符合經濟效益之交通工具。

(三)外交上：政府積極參與國際社會組織，政府與民間對外之國際交流日趨密切。扮演運輸工具角色之航空器，自益形重要。同時在國際上航太工業之水準代表著一國的科技能力，我國如能在現有基礎上不斷提昇航太工業之水準，則在國際上必更受人重視，「務實外交」亦必更有成效。

(四)政治上：在國內台灣兩岸通航，已是時間上之問題，指日可待，國內各航空公司亦以此為營運目標，蓄勢待發，一旦開航，運輸量必然遽增，對航空公司將有著極大商業利益。在國際上由於我國台灣面積有限，發展航空，無異將台灣裝上「雙翅」，將地球作為我們發展之腹地，不但可擴大我國之「生存空間」，亦可擴張國力，且能增加在世界之影響力，實一舉數得。

(五)工業上：冷戰結束後，各國莫不競相發展經濟，在可預見之未來國際航空器市場潛力龐大，航空機有其市場需求，商業利益極鉅，發展航太工業科技²，亦為我國既定政策，亟具市場遠景，目前國內鎖定「小型商務噴射機」作為發展之主要對象。

(六)治安上：台灣社會日趨多元化，與國際交流密切，犯罪亦有國際化趨勢，尤其對社會治安影響最為嚴重之販毒、走私，往往以船舶，飛機作為犯罪工具，為掌握機動時效，偵查各類型犯罪，建立全面性之空中武警，掌握並落實機場海關之安檢工作，在治安上有其絕對必要性。

航空事業，既在現代社會扮演著如此重要角色，惟國內對其所引發之相關民、刑事問題，迄無全面性之具體研究，現行法令亦有欠完備。自八十二年四月起，大陸劫機事件不斷，其中所引起之政治意義，頗引起全世界注意。八十三年四月二十六日，中華航空公司飛機在日本名古屋墜機之消息傳來，舉國震驚，迄今賠償問題仍未獲解決，面對此一國際矚目之世界十大空難事件，有許多衍生之法律問題值得我們注意。舉如：若我國乘客在我國，日籍乘客在日本，美籍乘客在美國分別提起民事賠償訴訟，各國法院是否皆有管轄權？以目前國際航空運送幾已無國界之分，如我國乘客搭乘外國航空公司之飛機，飛經第三國時發生墜機事件，國人是否可在國內對該在我國設有辦事處之外國航空公司提起訴訟？又於飛行途中發生損害賠償事由，甚至空難事故時，在國際上賠償金額之比例，是否有一定之標準？遇有此類訴訟時，無論我國是否為各國際公約之簽署國，法院自不能枉顧國際公約之規定；在討論國際航空運送人責任之同時，如何兼顧扶植航空運送企業之發展？此外，國際間被認為萬國公罪之劫機事件，如被劫持之航空器係中共以外主權國家或其航空公司所有，政府各相關部門應如何處理，國際間公

² 「航太」科技包含「航空」與「太空」科技。通常「航空科技」係針對大氣層內飛行器之研發，諸如：飛機、直升機、飛船與飛彈等，一般大氣層內之飛行器大約在離地表高 25 公里之範圍內稱之。而「太空科技」則係針對外太空(即大氣層以外)飛行器之研發而言，諸如：火箭、人造衛星、太空船、太空梭等均是。

約如何規範？又一向鮮爲人所注意，有關國內及國際運送相關之刑事問題，國內法應如何適用？面對空難事故，除了交通民航單位之參與之外，司法檢察單位於相驗屍體之後，對於有犯罪嫌疑牽涉其中者，如何進行調查？均值得國人研究，尤以我國即將成立亞太營運中心³、⁴，其中空運佔有非常重要的比例。由於有關航空運送相關之問題牽涉極爲廣泛，而以往因爲空運引發之法律問題，並未受到重視，學者論述亦極其有限，而經由我國法院作成之判決更是微乎其微。本文有鑑於此，不揣淺陋，以此作爲研究題目。然囿於著者之學識、經驗與時間有限，僅能以本文做爲一個開端，以期拋磚引玉，能有更多的先進投入此一領域，集思廣益，讓我國邁向「航空大國」之同時，航空法制上也能燦然大備。

³ 八十四年一月五日行政院院會通過台灣地區亞太營運中心計畫，所謂亞太營運中心，有二層意義：

(一)從企業層面來看，凡本國或外國企業，以台灣作爲據點，投資並開發經營亞太地區市場，包括東南亞和大陸市場，即屬亞太營運中心的定義範疇。

(二)從總體經濟面來看，亞太營運中心是指以台灣作爲根據地，發展與亞太各成員間全方位的經貿關係，使台灣成爲各種區域性經濟活傳播活動等的中心點。

評估亞太營運中心成功與否的重要因素之一，端看跨國企業來台之多寡。

亞太營運中心包括六大中心即①製造中心②海運轉運中心③航空轉運中心④金融中心⑤電信中心⑥媒體中心。其中航空轉運中心之發展目標爲，短期內以發展快遞貨物轉運中心爲重點，並逐步擴大貨物轉運的規模及業務範圍。在中正機場航空貨運站劃設快遞貨物作業專區，並配合建立現代化的通關作業系統。適時開放第二家地勤業，推動航空貨運站公司化、民營化，並輔導國內業者發展整合性快速運輸服務。

中長期發展航空旅客轉運中心，並結合機場建設與都市計畫，將中正機場及周邊地區發展成爲航空城。擴大辦理落地簽證及免簽證措施，積極推動中正機場二期航站擴建計畫，改善機場聯外交通，開放第二家長途客運公司，興建台北到中正機場捷運網路，開闢至中南部及東部的接駁航線。二期航站委由民間經營，機場商業服務包括機場旅館、商店、餐飲服務、場站設施維護保養、停車場等，委託民間經營。

另外，並規劃興建新的國際機場，依據未來十到二十年需求，儘速規劃推動興建南部第二國際機場，長期並於中部地區規劃興建第三國際機場。

⁴ 政府計劃將中正機場發展爲亞太空運中心，聯結桃園縣發展成航空城。且爲配合未來兩岸通航，與因應至民國九十九年之需求，一期航廈改善後年旅客能量可提升至一千二百萬人次/年。八十八年六月二期航站大廈完工後年旅客能量有一千四百萬人次/年。合計處理旅客能量有二千六百萬人次/年。