

打通歐洲航線內幕

中英通航秘辛

(本文插圖刊第九頁)

● 陳樹曦 (前交通部政務次長、中外雜誌社特約撰述委員)

國際航空五大航權

國際航空運輸與海洋運輸不同，海運船舶除有特殊情形加以限制外，可以自由停靠任何國家港口裝卸貨物，並不須要簽約，但國際航空必須簽訂雙邊合約，互惠平等，而且都是根據「國際五大航權」而來，所謂「五大航權」內容如下：

第一航權為飛越通過權，飛機不降落，也沒有商業行為，僅僅飛越某地航管區的通過權。

第二航權為技術降落權，又稱為緊急降落權，如飛機遇特殊情況（如缺油、氣候不良或發生故障），可以要求在任何飛機場緊急降落（或以合約訂有緊急降落權），即使敵對國家為了人道關係，也不得拒絕。

第三航權為兩國訂有雙邊協定，互將客貨以本國飛機運往對方降落卸下的航權。

第四航權為兩國訂有雙邊協定，在雙方飛機卸下客貨後，再將對方客貨載運返回本國的航權。

第五航權為雙方協定運輸客貨到達對方目的地後，再將對方客貨載運到其他的國家。

所有國際空運均須遵照上述「五大航權」辦理。

中共在歐圍堵政策

中共加入聯合國後，一方面爭取各國的承認，一方面極力排除我國在世界上的國際地位。但是，這個時候，毛澤東犯了一個極大的錯誤，就是不應該更改國名（改稱中華人民共和國），其實與中華民國的意義，有何不同？僅是英文名稱上多了「人民」（People's）兩個字，那麼，它就變成另外的一個國家了。所以當時承認中華民國的仍有很多的國家，像美國、日本、新加坡、菲律賓、南韓、印尼、泰國、馬來西亞、沙烏地阿拉伯以及中南美很多的國家，雖然中共逐漸蠶食與孤立我國，採用各種威脅與利誘的手段，以及兵兵外交等等，使很多國家承認中共，但中華民國依然存在，到目前與我有邦交的國家，仍有廿幾個。鄧小平的政策，雖然想統一全中國，採用一國兩制，但是他的「四個堅持」與「共產主義專政不變」，仍然無法溝通。中共為了這個目的，它在世界上採用的政策，是處處想孤立與圍

堵我們，使我國在國際上無立足的地點。

中共的手段，就是要我國偏處一隅，孤立成爲一個地方政府，而達到它「一國兩制」的目的。以空運而論，中共自加入聯合國之後，共簽了四十五個民航協定，並與一百八十幾個國家建立了民航業務關係。在歐洲方面，進行最爲積極，歐洲地區連蘇聯在內，當時共有三十三個國家，中共共簽了十八個民航協定，這十八個國家名稱如下：蘇聯、南斯拉夫、羅馬尼亞、阿爾巴尼亞、英國、法國、西德、意大利、瑞士、希臘、盧森堡、比利時、荷蘭、丹麥、挪威、瑞典、芬蘭、西班牙。但是僅通航了八個國家，名稱爲：蘇聯、南斯拉夫、羅馬尼亞、英國、法國、意大利、西德與瑞士。值得注意的，中共與西德簽約，而非東德，而且這些國家內，包括了歐洲的各主要城市，像倫敦巴黎法蘭克福、瑞士等，甚至將北歐四國也包括在內，它的目的，就是防止我國帶有國旗標誌的華航飛入歐洲。

中共在亞太的滲透

中共在亞洲太平洋地區，因爲起步較遲，只

好採滲透政策，共簽了十三個民航協定，為：外蒙、越南、北韓、緬甸、柬埔寨、寮國、尼泊爾、孟加拉、斯里蘭卡、日本、菲律賓、新加坡暨泰國。但只飛了六個國家，為：北韓、緬甸、日本、菲律賓、泰國與新加坡。

在亞太地區內，我國航空發展在前，而且東京經台北至香港為各國所爭取的黃金路線。我在退出聯合國之前，已簽有日本、南韓、泰國、菲律賓、馬來西亞、新加坡、印尼等各國雙邊航空協定，中共想將我排除極為不易，故中共對亞太地區採用逐漸排我與滲透政策，在其他地區也採用同樣的手段，迫我屈處一隅，形成為一地方政府，以達到其一國兩制的目的。

日相辱我遭遇斷航

中共與日本建交後，首先要排除懸掛國旗標幟的華航飛往日本，但日本不願放棄這一條經東京、台北、香港飛往東南亞的黃金路線，當時的首相為大平正方，竟宣佈華航飛機尾所帶的標誌是一個商標，不承認是我國的國旗。我行政院蔣院長經國聞訊大怒，即於當天的下午，宣佈與日本斷航。華航乃南飛改經菲律賓的航管區，再經關島加油後轉飛美國。日本喪失了這一條黃金路線，不得不低頭承認失言，再經過許多的措施與轉寰，始得復航。

復航後，中共又要求日本，以不願看到我國的國旗為理由，要求華航與中國民航不得在同一機場起降，日本又順從中共的意見，華航在羽田與福岡機場起降，中國民航在成田與大阪機場起

降，結果因羽田機場距東京較近而成田機場太遠，華航業務反而大量增加。其次又要求日航不得飛台北，囑日本另組織一子公司（日亞航）飛台北，日本也屈服了。

但在美國各機場與香港，中國民航與華航均在同一機場降落，並無問題。泛美公司飛機飛大陸後，又改回再飛台北，中共曾要求美國換一家航空公司飛台北或另找一家公司飛大陸，美國均置之不理，中共也對美國沒有辦法。可見國際間的差別待遇與因應之道的不同了。

菲律賓也發生怪事

菲律賓與我國簽訂民航協定在前，承認中共後，中共為達到與非通航的目的，邀請菲總統馬可仕的夫人訪問大陸，中共大使要到馬尼拉機場去送行。以不願意見到我國帶有國旗標誌的華航飛機為理由，菲民航局長竟在民國六十八年（一九七九）七月五日晚上，打電話給我國民航局長毛瀛初，要求華航飛機在馬可仕夫人訪問大陸的那一天，要遲到馬尼拉機場一個半小時。當時，因為交通部部長金生正在榮總體檢，囑我代理部務。我在當晚九點接到毛局長的電話，並詢問他有何對策？毛局長主張不能同意菲國的無理要求，他要求我們晚到，不如停飛，同時也要求菲航不必來台北，雙方停飛一天。因為華航只飛到馬尼拉為止，菲航抵台北後尚須飛往東京（第五航權），我們損失小，菲航損失大，甚至於斷航，我們也不吃虧，打這個仗我們的勝算較大！我當晚立即打電話報告當時的行政院係院長運璿。

院長說外交部蔣部長蔣士與駐菲代表劉主任宗翰正好都在他家裡，他要與他們商量一下，要我偕同毛局長在明天（七月六日）上午九點左右到行政院去看他，再做決定。

第二天上午九點十五分，我會同毛局長瀛初華航司徒福董事長、張總理麟德等一同到達行政院，謁見院長。院長瞭解情況與我們的對策後，囑我們立刻到外交部再與蔣部長商量一下。我們於十點鐘到達外交部，與蔣部長蔣士揚政務次長西崑及劉代表宗翰，商量對付菲民航局的無理要求，大家一致同意採取強硬態度，不惜以「斷航」來拒絕菲方的無理要求！並即囑毛局長返局後，以電話答復菲民航局長。

當天下午兩點，與毛局長通話，獲悉菲國民航局長接到我方電話後，態度立即軟化，不到五分鐘，立即答覆取消原來要求華航飛機晚到一個半小時的無理要求，並請求雙方立即照原訂時刻復航了事。

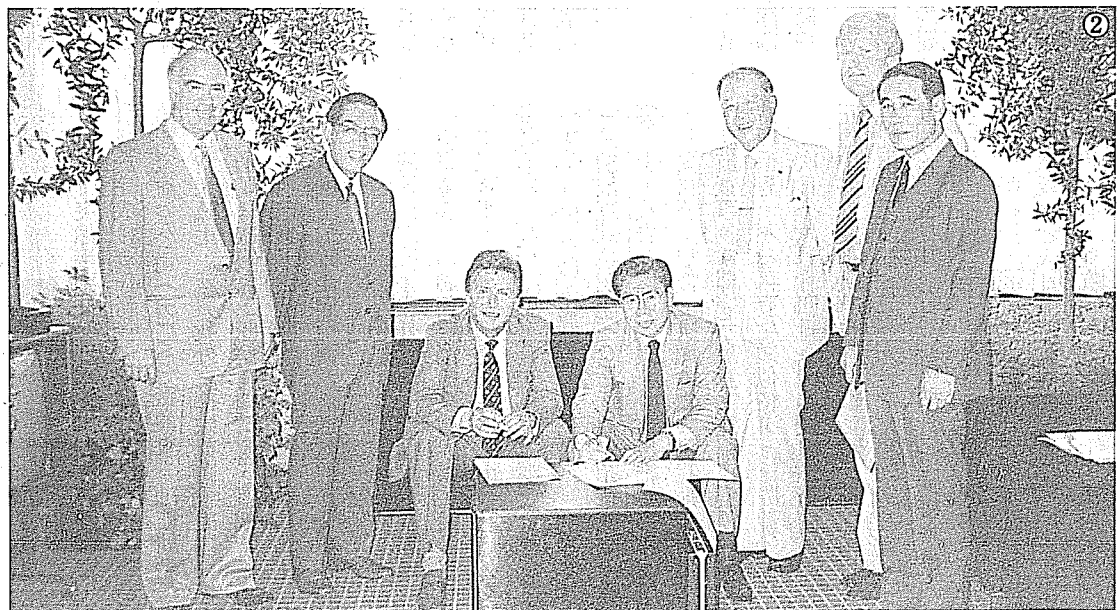
盧航遮蓋我機事件

中共雖在歐洲圍堵我國，但我國仍與黎巴嫩盧森堡等國家簽有民航雙邊協定。黎巴嫩的地中海民航公司已有飛機飛來我國，而我以該國多年來內戰頻仍，局面不安，始終不能派飛機飛往該國。盧森堡係於民國六十七年（一九七八）與我國簽約，我方同意盧航（Cargo Lux）以貨機飛行台北，每週一個班次，在我方飛機未飛往盧國之前，盧航應付與華航權利金。到民國七十一年（一九八二）已有四年之久，盧航班次已從每週一



①作者陳樹曦在接收第一架空中巴士的駕駛艙中留影。

②民國七十一年作者（右三）在荷阿姆斯特丹機場與荷航簽約時留影。中右為前民航局副局長，現任華航董事長劉德敏，左為荷航代表，右一為山繼濤，左二為凌楚珣。



次增加至三次，飛機上並加有十六個座位，發售客票，足證有利可圖。交通部要求華航也以貨機飛往盧森堡。中共獲悉我機將飛往歐洲，乃在我計劃飛行兩週之前，邀請盧國總理訪問大陸，並向盧國施以壓力。盧國政府乃向我國提出三個飛往盧國的條件：第一，飛機上不得漆有「中華航空公司」字樣；第二，不得有中華民國國旗標幟；第三，不用我國飛行員，應以盧國飛行員代替駕駛飛行。

這三項無理的條件，當然被我們嚴詞拒絕。而且雙邊航空協定，應該是互惠平等。我方仍決定照原訂計劃，令華航如期飛往盧國。但是，華航貨機抵達杜拜時，就被盧國拒絕繼續前進，我以雙邊協定為由，繼續飛往盧國，到達盧森堡上空，經三次要求降落，盧方均不同意。不得已乃以缺油為理由，根據「國際第二航權」，要求「緊急降落」。盧方始勉強同意我機降落。降落後，立即拖進廠棚，並以篷布遮蓋我機，足見小國對中共的畏懼。

第二週，我機擬繼續飛往時，盧國立即通知我機停飛。我民航局劉局長德敏立即向本部連部長戰同我報告。我們認為盧國毫無道理，因為這一條航線依據雙邊協定，已由盧國單獨飛行四年之久，每週自一個航次已增加到三個航次，足證明是一條有利的航線，何以華航依約飛往該國時，卻遭遇無理的阻攔與干擾，甚至迫我停飛？乃商同外交部後，決定向盧國提出嚴重抗議，不惜以「斷航」做為對方破壞雙邊協定的答覆。

民國七十一年（一九八二）五月十八日，我

將上述決定告知民航局劉局長，並通知盧航在台北負責的經理瑞非提（Rehett）到民航局，面告如盧方再不遵守雙邊協定，即請自本週起，該國飛機即不必再來台北。

盧航經理立即將我國強硬態度與堅決情形電話報告該公司總經理歐拉芙生（Olafson）後，下午六時即接到該總經理復電云已由盧航董事長錫提錚（Sizzen）與該國國務總理海明格（Heininger）洽商結果，今後該國政府不再干擾華航與盧航合作事宜，歡迎華航班機（每週一次）立即飛往。換言之，已向我屈服。因該國政府係以航空收入為主要財源之一，當然不願意放棄這一條有利可圖的航線。自此事後，不再提出任何無理要求。合約滿期後，並派內政部長訪問我國，親來辦理續約手續。足見得國際間只有利害並無是非。

中荷通航歷盡艱辛

民國七十一年（一九八三）六月十六日，我奉命率代表團赴法接收民航局代表華航向法國購買的第一架空中巴士，由我擔任領隊，民航局劉局長德敏任副領隊，團員有本部參事王金義，會計長楊能德，財政部國庫署長葉學哲，金融司副司長簡弘道，華航副總經理山繼濤，航務處長劉裕生，民航局組長郭德爭、劉良等，經由日本乘法航（Air France）班機於十八日上午六時四十分抵達巴黎，華航駐歐辦事長談君直會同外交部駐法代表來接，休息兩日後，廿一日上午八時半，飛往斗陸斯（Toulouse）法空中巴士製造廠

所在地，由該公司派人接待。下午參觀空中巴士製造廠。

本日突然接到外交部轉來本部連部長密電，囑我於完成接機任務後，立即赴荷蘭一行，與荷蘭國家航空公司（KLM）密商雙方通航問題。我在當天晚上，就與我外交部駐荷蘭代表凌主任楚珣通了一次電話，瞭解荷蘭情況。這個時候，荷蘭政府已買了兩艘潛水艇給我國，中共大使已奉命返國，的確是與荷蘭商洽通航的一個良好的機會。

我即於完成接機任務後，率同劉局長德敏、王參事金義、山副總總濤等少數人員，於廿三日下午三時半，乘專機抵達盧森堡，由我駐盧外交部代表陶主任宗玉及盧航副總阿倫達（Arendal）來接。晚八時，盧航董事長錫提錚（Sizzen）及總經理歐拉芙生（Olafson）招待晚宴。在宴會上，我告知盧航人員，盼今後維持多年友誼，不要再發生類似上次聽命中共阻我飛行的事情。盧航董事長當即表示歉意，並稱已獲得政府支持與保證，不會再發生類似情事。

次日（六月廿四日），本擬飛往荷蘭，不料正值中共外交部黃華也在荷蘭活動。荷航轉告，再晚兩三天前往，只好先赴意大利羅馬遊覽，一直等到六月廿七日（星期日）纔搭意航（Alitalia）班機於上午九時飛往荷蘭阿姆斯特丹，十一時抵達。我外交部駐荷代表凌主任楚珣與荷航來接。廿八日由荷航總裁阿彌登（Ameyden）招待午餐，並在荷航大廈屋頂上，懸掛我國國旗。下午即由劉局長德敏等參與通航會商。我則

由凌主任陪同於下午四時訪問荷國國會議員史密特夫人 (Mrs. Smit)，因荷國國會將於本年九月份大選，史密特極有可能擔任未來政府的交通部長。此次訪問極為重要，雙方在其家中會談，頗為融洽，史密特夫人允許她當選就任後一定幫忙。下午五時纔返回荷航大廈，雙方商談已達成初步協議。當天晚上，由凌主任楚珣在荷蘭首都海牙舉行酒會，歡宴荷國各界人士、荷航總裁、荷民航局與經部官員及參與會議人員，史密特夫人也親自到場參與酒會。

次日 (廿九日) 下午三時，抵達阿姆斯特丹機場，參與在貴賓室參與雙方通航草約簽字。我方由劉局長代表簽字，三時半搭乘荷航班機飛往香港。六月三十日下午二時半抵達香港，華航駐港總經理來接，我除在荷蘭先以密電經由外交部轉報當時連戰部長外，抵港後，我以電話與行政院院長辦公室嚴主任通話，告知已完成任務抵達香港。嚴主任請示孫運璿院長後，囑於翌日 (七月一日) 上午八時半來院面談。當晚八時乘華航班機返回台北。

七月一日上午八時半，我準時到達行政院，向孫院長報告與荷航已簽訂通航雙邊協定草約情形，並將荷航大廈屋頂高懸兩國國旗放大照片一幀贈送孫院長，孫院長極為高興，囑參加九時開始的行政院例會報告。那一天，正好是公路節，連部長被邀請參加公路節的慶祝大會，也要我代表參加院會。院會例會開後，院長即要我報告到荷蘭與荷航洽商通航暨簽訂草約情形。我報告完畢後，院長立即囑咐與會同仁非俟正式通航後，

任何人不得對外洩漏。當天下午三點，我又去外交部，與朱部長撫松洽談與荷航簽訂草約的詳細經過，並稱讚外交部凌主任的努力與成就。

七月底，交通部再派王參事金義會同民航局與華航人員赴荷，續商雙方通航協定的詳細內容。八月五日華航副總經理汪融與荷航在荷航總部正式簽署交換航權與通航協定。根據外電報導。在這兩三個月中，中共已向荷蘭政府提出兩次嚴重抗議。我代表團返國後，立即簽報政府批准。荷航則因該國政府九月間國會大選政府改組，必須等新政府成立後方能呈報批准。因此，荷航遲到十二月纔向該國政府提出簽約報告，在這期間，中共積極發動荷蘭國會左派議員向政府施壓，想阻止荷政府批准這次的簽約。幸新任的交通部長史密特夫人給我們相當大的支持與協助。荷政府透過荷航向華航要求，先與子公司 (馬丁航空公司 Martinair) 再簽一貨運通航協定，送請雙方政府批准，以做掩飾。因馬丁航空公司並非國家公司，貨運係屬商業行為，雙方可以貨機先飛，如某一方不飛也可以收取權利金。民國七十二年 (一九八三) 一月十二日，華航又與馬丁航空公司簽訂貨運雙邊協定，經雙方政府於一月底批准。這時，中共仍不斷向荷蘭政府提出嚴重抗議，甚至不惜以「斷交」相威脅。荷蘭政府堅持此項協定係屬商業行為，政府不便干涉。結果，馬丁航空公司於三月三日起，以貨機每週一班方式飛台北，並允許在我貨機未飛荷蘭之前，由馬丁航空公司支付營收百分之五的權利金。同時，荷蘭國家航空公司的客運班機也於四月三日起，

以每週一個班次飛往台北，華航則決定於四月十二日起，也以每週一個班次飛往阿姆斯特丹。華航班機係經杜拜飛往荷蘭，全程僅需十七個小時，為赴歐客機最短的航線。

中荷通航後的干擾

中荷通航後，中共惱羞成怒，立刻與荷蘭政府終止其空運雙邊協定 (事實上並未通航)，並取消荷航在廣州機場的緊急降落權 (第二航權)。當時，現任台灣省主席宋楚瑜任新聞局長，見報後，打了一個電話給我，希望由交通部發表一個聲明，歡迎荷航飛機在我國任何機場緊急降落，並通知中央社派記者與我聯絡。那時，各部隊次長奉行政院之命兼發言人，事實上，緊急降落權根據國際民航公約，是不應該拒絕的。交通部即與中央社交通記者聯絡，發表歡迎荷航及其附屬公司飛機在我國附近地區如遇緊急狀況可與我航管系統聯絡，引導至我國適當機場降落，以策安全。這一項聲明獲得荷蘭朝野以及國際間的讚譽。中共在我國班機定期飛往荷蘭之前，派員到我國飛機到荷蘭可能經過路線的各國訪問，予以阻撓，使我機不能通過 (第一航權)。當時，華航班機到荷蘭可能經過的路線有三條：第一條，經杜拜入蘇丹航區，經利比亞航區馬爾他航區入歐，但經去電申請後，僅馬爾他復電同意，其他各國均不答覆；第二條，向北移，經杜拜入土耳其航區 (土原與我訂有飛越與降落的協定)，經南斯拉夫航區與保加利亞航區，向西赴歐，並託荷航代為申請，均復電同意，但土耳其反屈服



左起：作者陳樹曦夫婦，法空中巴士製造廠總裁拉賽爾，前民航局長劉德敏夫婦合影。

於中共的壓力，復電不同意，繼而南斯拉夫又受中共的鼓惑，再來電不准，此路又不通；第三條，是改走北極航線，經安哥瑞斯，過冰島航區及英國航區進入荷蘭，此路線雖較易通過，但這樣做，表示中共阻撓生效，為我所不願。

經一再研究，採用第四條路線，即利用中盧通航路線，飛經希臘航管區，對地面呼號，改以「CVC1中盧」雙方混合呼號，並為有十分把握，將路線南移在公海上通過希臘航管區。四月十二日第一班華航飛荷班機順利通過，安然抵達荷蘭，第二次班機，單獨用「華航CI」呼號，也順利通過。可見中共不願我華航帶有國旗標幟

的飛機在全世界飛行，尤其在歐洲，認為圍堵政策有效，而為我突破，是中共所最不情願的一件事。

中荷順利通航，中共仍不甘心，要求法國，阻撓我機飛經法國航管區。法政府通知我外交部駐法代表，我機僅能經法國航管區兩個月，以後請另選其他航線。我民航局查出法航（Air France）每個星期要有三次經過我國航管區飛往日本，如不准我機經過法國航管區，則我國亦可要求法機停止飛越我國航管區。因我國航管與導航設備均較中共進步，各國飛機均願意經過我國航管區域，而不願經過大陸航管區域。中共雖

向國際民航組織（ICAO）（International Civil Aviation Organization）要求將我飛航情報區暨航管區併入大陸，但國際民航組織以我設備完善而事實上也无法合併，沒有同意，勉強答應以台灣海峽為界，自中線劃分，互不相擾。查中共有北京、上海、蘭州、昆明、武漢、烏魯木齊六個飛航情報區，但各國飛機經由香港到東京或漢城，再轉至美國菲律賓賓或澳紐等處，我國的飛航情報區仍佔有極重要地位。民航局更有十年更新改善與加強計劃，盼能提早完成，達到世界第一流航管及情報最新設備的區域。中共近年來雖改善甚多，也使其無法趕上。

慶祝中英三月通航

根據上面所述，可知近十餘年來，我打通歐洲航線，所遭遇的困難與不易。報載中英已於本年（一九九三）三月二十九日通航，先以長榮航空公司與英航洽訂雙邊航空協定。長榮完全民營，已有奧地利維也納路線，進行較為容易。華航帶有國旗標幟，如欲飛往英法德三個重要國家，尚待極大的努力與突破。

六年國建是一個經濟大餅，武器採購也是另一個可用做外交談判的籌碼，盼政府當局善為運用，做更大的突破。但也不能掉以輕心，纔能達成任務。

十餘年前與我併肩作戰的外交部駐荷代表凌主任楚珣業已去世。凌主任是我的四川同鄉，與我還有親誼，他晚我一輩。我對他的貢獻與協助，敬致莫大的敬意與悼念！