

## 國際航空法

澳門大學法學院與澳門民用航空局於一九九七年一月十三日至十七日、及一月二十三日至二十五日，先後合辦了國際航空法課程及國際航空法講座，課程與講座的目的之一，是推廣有關國際航空法的事宜。

第一屆國際航空法課程的目的，是向其對象——法律專家及民用航空的中級與高級技術員提供航空法方面的知識，特別是有關航空法主要的國際淵源、以及國際民用航空組織及其對規範航空運輸的有關權限。此外，澳門民用航空體系及國際航空法的主要發展趨勢是此課程的指導課題，主要探討民用航空的發展對該法律領域的影響。

課程的導論部分，介紹了國際航空法的歷史，包括民用航空的發展及相應的法律文件，由一七八三年第一個氣球的升空及一七八四年有關航空學的第一項法律，以至在現實中管理國際民用航空的本世紀主要多邊公約，此外亦介紹了國際航空法的淵源、較重要的規範體系（例如《華沙公約》就統一有關航空運輸的某些規則、以及《芝加哥公約》有關國際民用航空的內容，包含了一些被宣告具國際效力的原則，例如有關空氣空間主權的原則）、澳門本身的民用航空體系、以及空氣空間的國際組織。透過敘述傳統的法律部門——民商法、勞動法、行政法及刑法，課程亦補充了必要的學說架構。

由於航空法範圍廣泛，因此會議所探討的題目亦很廣泛。來自本地區及世界其他地區的民用航空與航空工業的多個領域的代表，討論了由民事責任以至航空器融資這些題目，當中亦提到現行國際法的規範、以及企業管理方面的問題，例如風險管理等。

有人提出“direito aéreo”此名稱涉及所有權、空間權及電訊權等問題，把研究標的過於擴大，故應採用一個較狹窄的概念“direito da aviação”。另一方面，有人認為行政法、刑法、民商法等原則亦適用於此法律部門。

航空法的標的立刻令人想到「空間」這概念，確切點說，是若干空間的概念，因為明顯地存在不同空間、或至少一定數量的空間，而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。就澳門的空氣空間的有關概念而言，對其作出定義存在困難——葡萄牙對本地區的行政管理，是否使其對澳門空氣空間的行政管理具正當性呢？不論是《聯合聲明》或是《澳門組織章程》都沒有對空氣空間作出規定。然而，對澳門空氣空間的規範，乃產生於內部法例以及由葡萄牙簽訂的適用於本地區的國際協定。

最受爭議且似乎是國際航空中最敏感的問題之一，就是民事責任。此領域由「華沙體制」的規則所規範，該等規則是指由一九二九年《華沙公約》簽署以來的一系列國際公約及議定書，它們訂定及限制在運輸人有責任的情況下，乘客及貨物所有人對於運輸人而言所享有的權利。有些國家（特別是美國）以及航空公司對《華沙公約》制度有迥不同的意見，導致該制度無論是在有關責任的形式（放棄了推定運輸人有過錯的制度，而轉變為與過錯無關的責任制度），抑或是賠償的最高限額都曾被多次修改。

因此，在此事宜上，除了簽訂了一些作出更改及附加的議定書外，亦適用了航空公司之間簽訂的一些協議。據某些講者所說，此舉引致乘客對適用《華沙公約》的標準缺乏信心，因為運輸合同因不同航空公司而不一致。此外，從適用上的角度來看，該制度是複雜及較不透明的，因而一般都要求對《華沙公約》作出緊急修改，為民事責任製造一個統一及全面的規則。然而，這些修改卻難以實現，主要是因為各國之間的經濟程度相差很大。無論如何，鑑於現時航空運輸的科技和安全狀況的發展，限制賠償很明顯並沒有意義。

另一方面，有人建議在修改中，應將現時由個別航空公司或國家所擔任的主要角色轉為由國際民用航空組織所擔任，此乃是次座談會所介紹到的《芝加哥公約》所提及的範疇。國際民用航空組織於一九四四年由《芝加哥公約》所創設，為一政府組

織，同時亦為聯合國組織的專門辦事處，在國際航空以及國際航空的組織與安全的範疇內具有權限。

國際民用航空組織沒有定出控制民用航空安全狀況的措施，更遑論強制性措施，在此情況下再加上國家容易偏離國際性規範或該組織所建議的慣例，形成國營及地區性的民用航空當局在這方面擁有優勢，美國、英國及歐洲就是這種情況。這事實雖然對有效貫徹安全規則取得了滿意的成果——因為彌補了國際民用航空組織的呆滯，但由於對其他國家的主權領域產生干預，所以並不討好。加上民用航空的增加，對航空、對管理交通及乘客的流量造成巨大壓力，引致在操作及安全方面的重大挑戰，以及財政方面的壓力，因此，有必要重組國際民用航空組織。

在刑事範疇內，應突出航空器的劫持及偏離航線這問題，不僅因為這是國際傳媒中經常提及的嚴重罪行，更主要的是因為它使國際社會產生嚴重憂慮。一九七零年關於不法劫持的《海牙公約》，意圖透過約束締約國負上將行為人交付審判的義務來解決困難。然而，航空的國際刑事制度成了批評的目標，這是由於對在航空器上的犯罪及一般暴力，在法源上並沒有刑事實體規範，而在適用上則證實了在一些情況下並沒有將行為人交付審判。

其他探討過的題目有：解決法律衝突的標準；由澳門和中國的內部法律，以及一九五二年制訂、未經葡國及中國核准的《羅馬公約》就航空器對地面第三者造成的損害所規定的責任制度；風險管理作為九十年代賺取最高利潤，以及優化組織效能的方法、作為保險的傳統角色的代替品；以及透過貸款或融資租賃擴大航空器的資金。應強調，優先和經常使用融資租賃，引致在確定司法管轄權限方面的更改。事實上，在一些國際公約中對有關註冊國家的標準，加入了航空器承租人總部的標準（例如一九七零年《海牙公約》有關不法劫持航空器的第四條條文）。

由這次研討會帶給我們的資料來源可得出結論，國際航空法因受其標的影響，表現出趨向統一化及整體化，而據出席講座的專家所說，解決現時存在的問題似乎已刻不容緩。