

航空器之法律空間*

Cândida da Silva Antunes Pires * *

本人建議採用的標題“航空器之法律空間”，範圍本是非常廣泛的，但將縮窄為一個非常專門的課題來討論，嘗試將空中航行的現象和有關法律作出重要的聯繫：本人要講的是在飛往澳門的航空器上可能發生的涉及自然人的狀況及民事能力的一整體重要事實，以及這些事實如何在法律上的專有登記內作出登記。

在這裏我們不會討論所有與這些規範空中航行的特有規則的產生和進展有關的問題，這些規則的獨立性仍未得到一致接受，它們被訂定為不同的名稱，例如 *Direito do Espaço* 或 *Direito Aéreo*¹，*Direito da Navegação Aérea*² 或最新之 *Direito Aeronáutico*（在中文均為航空法）；這一大堆名稱，實際上由本世紀開始，隨着科技的發展以及人與人之間通訊的日益增加，已逐漸受到世界各地在理論層面和實際工作層面的法律專家所關注。

為了避免重複的混亂情況出現，本人不想把意見扯到其他講者所討論的範圍上。雖然這樣，本人不得不對空中航行表現在不同層面的一些基本和共通方面作出解釋，因為如果不是這樣，我們集中注意力所討論的核心可能會被曲解為，例如：“不明飛行物體”停留在一個立體空間裏！……

一直以來，航空法本身的概念和含義跟海洋法有着密切的聯繫，這兩種航行法，畢利特（BRUNETTI）認為是“守着兩個相對位置的法律”，但這兩個位置是“兩個不同的地方而不是同一地方的兩部分”³。

事實上，媒體（空氣）及載體（航空器）的特殊性質賦予航空法一些特徵，其獨特性和複雜性奠定了航空法的重要性，亦因此，以個人的看法，由於其獨立性和專門性，使界定有關的定義變得十分困難。

* 本文撰於一九九七年一月。

** 法律碩士、澳門大學法律學院講師

1. 一九九一年十二月六日里斯本律師公會會議，Luíz da Cunha Gonçalves 教授所著的《空中航行的法律概念》。

2. Giuffrè 的《法律百科全書》，第 27 卷第 661 頁及續頁，米蘭。

3. 載於 Rafael Gay de Montellá 所著的《航空法基本概念》，布宜諾斯艾利斯，一九五〇年。

正如以下的概念，“整套規範航空工具及其使用的法規”——威斯卓（WISCHER）⁴概念——又或“決定和研究規範航空器之飛行和使用的法律及法律規則的一系列法律，以及有關來自航空器的責任”——馬利斯·雷武爾（MAURICE LEMOINE）⁵的公式——對本人來說，均屬不完整和狹小的，尤其是後者，將“航空器”視為主要的工具，而取代了“航行”才是主要的實體。

別忘了任何定義本身所存在的困難，但似乎意大利人安波斯利（AMBROSINI）對於航行法的概念有較完整的界定，在其國家，航行法在同名法規中有這樣的解釋，就是——本人現引述——“包含不同性質規則的整個法規，其中包括私法法規和公法法規，而兩者地位是完全相等的，但亦因此而使這項法規成為一項不完全和不完整的法律，不能獨立使用”⁶。

不同類性的法規同時——本人補充——亦包括國際法規則及內國法規則，實質性的或工具性的。

但作為以下意見的出發點，有一點是要一提的：“航行”及“航空器”的概念的重要性，兩者的界定是不容置疑的，因為它可以讓我們將規範現正討論的課題的法律規則所載的正確地歸納起來，而且，亦對有關規則的實際施行明顯有利。

我們暫且不理會極為廣泛的詞義，因它們對這篇陳述來說是無甚意義的，——正如施亞盧濟（SCIALOJA）在其富爭議性的精彩作品《航行法制度》（1922/27）中，一開始便指出“航行”這個詞彙：“作為活動或作為該活動的結果”——現在我們首先要掌握作者在論述航行的本質時提及的航行現象的最概括的含義，他指出航行是具有危險性質的“自主”運輸，在共同的目的下，人們走在一起，將自己的財產及生命都交付航空器當中，因此就要承擔“典型的風險”，儘管這樣，卻沒有忽略航行活動對於一個國家的經濟和社會的主要用途，亦因此而成為時代進展不可或缺的工具⁷。

於是，按照航空器離開地面的時間，包括開始起飛操作及完成著陸操作之間所消耗的時間差距，“航行”可粗略地視為“旅程”的同義詞。然而，該時間差距受國際公約所限制，例如一九七一年九月二十三日《蒙特利爾公約》就認為航空器的飛行是自登機完成，所有外門均關閉那刻起，直至這些門再次開啟落機那刻為止。

然而，“飛行時間”的界限，正如以下將談到的，基本上，亦即意味要面對那些規範現正討論的事實的登記的法規之效力問題，而這些事實是在飛往澳門的航空器上所發生的。

關於“航空器的法律概念”，毫無疑問可以將航空器視為一件具複合性質、由各種簡單東西機械化地組合而成的流動物體（至於葡萄牙法律對某些效力是將它們視為不流動物體，現時毋須理會）⁸。

4. Rafael Gay de Montellá 引述，上述作品。

5. 《航空法協定》之四，巴黎，一九四七年

6. 《航空法課程》第1冊，載於《法律百科全書》，米蘭，一九三三年。

7. 文中所述的作品。

8. 參閱 Gay de Montellá，上述作品，第10頁。

但“航空器”是一件非常特別的流動物體，它被賦予“一個國籍”⁹，這點對於界定適用於民用航空某些情況的法規的一些概念是相當重要的，儘管在某些法律體系中，航空器的國籍法所認可的施行範圍是根據客觀要求和實際秩序的需要而定；而在另一些法律體系中，祇由同一國家法律引申出來應用的。

有一點似乎是毫無疑問的：對那些行為和事實的學科，不同國家地方的內國法法規——我們稱之為“土地法”（*direito terrestre*），與其相對的是“航空法”（*direito da nevegação aérea*）——規定施行“行為地法”（*lex loci actus*），但當這些行為和事實發生在航空器上，而該航空器正飛越一個其內沒有任何國家的專有機關運作的空域時，便應該使用“國旗法”（*lei da bandeira*）。

相反，這一點並不適用於空中運輸工具停泊在機場落客時在機上所發生的行為和事實，因為在這情況下，應該施行“地方法律”（*lex loci*）。

至於澳門，更清楚不過，由於其特殊的政治地位，有關空中航行技術上的事實的特殊情況在法律範疇上顯得更為複雜。最初並沒有一個本身空域的法律定義，但根據一九四四年《芝加哥公約》第1條¹⁰，卻無損作為受管制空域，而現在已擁有一套專有的法規，其中包括八月七日第227/95/M號長篇訓令所通過的《空中航行規章》，這與葡國的情況相似，——那裏由第20062號法令所通過的同類規章現正生效——，《空中航行規章》對澳門的機場、航空器的認別、註冊及資料、航空器的所有權、空中航行規則、乘務人員、保險以及空難等作出規範。

概括而言，“航空器國籍”的取得是根據《芝加哥公約》關於國際民用航空所載的規定，在某個國家的專有登記內作出登記後才會生效，這種登記就好像使航空器紮根於有關國家的地域上，受有關的法律條例管制。

然而，在澳門，法律上仍未設有一個航空器的“法律登記”，對於組成本地航空公司，“澳門航空”機隊的航空器，祇是擁有一個“技術上的登記”或者“註冊”，按照上述的《空中航行規章》的規定，由澳門民用航空局負責進行；也許，就是這個原因令我們要找出一特殊的途徑去解決“澳門航空”的航空器之國籍問題。

但這問題——本人敢說——不會比我們隨後所面對的更為困難，例如，有些情況是一個航空器沒有國籍又或具有雙重國籍¹¹，又或在某些情況下，航空器屬跨國公司所擁有：澳門受葡國管治，為甚麼不將“澳門航空”的飛機和葡國的飛機作出比較，以達到所討論的效果呢？而實際上我們的確這樣做。

這樣，我們便可以看到航空器的國籍對具體決定航空器在飛行中發生某些事實所適用的法例有着相當重要的關係，法律賦予航空器的國籍一項特殊的重要性，所以這些事實受到監管。

9. 參閱《芝加哥公約》第17條。

10. 由刊登於一九四七年十二月六日《政府公報》第四十九期之一九四七年二月十七日第36158號法令開始於澳門生效。

11. 這一情況，雖然似乎是不可能的，因為《芝加哥公約》第18條中禁止航空器在多於一個國家內有效地註冊，但卻可以暫時性存在於由一個國家的註冊轉到另一國家註冊的情況（載於該公約第18條）：航空器在未取消較早前在某一國家的註冊之前，而在另一國家註冊。

說到適用法例，本人特別要提到工具性規則，在這特殊的情況下，是包括在民事登記法例中。

正如本人一開始時指出，我們現在感興趣的是登記法本身所規範的與自然人的狀況和民事能力有關的事實的主要核心，而且由於性質的關係，即使沒有此項法規，這些事實亦處於法律監管的所有關係中的關鍵點上，明確地決定其所涉及的內容和效力。與此同時，當這些事實涉及葡籍市民或外籍市民而在葡國領土內發生的，就必須強制性在民事登記內作出登記，而這些事實是否接受辦理及得到證明則取決於以專有制度作出的登記。

這些事實的強制性登記主要是由於法律安全、準確和穩定性等原因，無可否認是以公眾利益和秩序為主；但亦為了這些事實所涉及的個人本身利益，因為祇有在登記之後才可援引出這些事實，同時亦要通過民事登記法例所載的條文來證明這些事實。

假如在一架正飛往澳門的葡國航空器上發生某種事實——主要是出生或死亡——或倘若機上有乘客瀕臨死亡邊緣而希望即時與他人進行結婚儀式，又或是在同樣的情況下，某乘客欲進行認領或作出母權聲明，就必須執行與此有關的法令，亦即是說，現行的《民事登記法典》的條例。

然而，鑑於澳門由三月十六日第14 / 87 / M號法令通過其本身的一套《民事登記法典》，該法典自一九八七年五月一日起開始生效，其內有關上述分析事項的條文，在不影響葡國母本的情況下，跟葡國現行規例有所不同，這使事情變得複雜。

此外，在澳門，如航機都是葡國國籍的便不成問題，但倘若有些是TAP——葡國航空公司的航機，有些卻是澳門航空公司的航機（這還不計一些私人飛機在內），我們就有需要同時參考兩條有關民事登記的法例，區分兩者的應用範圍，以免有遺漏、抵觸或並列的情況出現；甚至因為，依我看，作為澳門登記法母本的葡國登記法是前者的補充法例，而澳門登記法，在某種意義上，為特別法例；這種情況需要極小心的處理。然而，歸根究底，兩條法例有何區別呢？讓我們看看吧：

兩個法典皆強制性的規定葡國公民應就出生、結婚、死亡、母權聲明和認領等事實作出登記——外國人在葡國領土或澳門發生上述事項亦在此限（兩法典的第一條）——事實上，由六月六日第131 / 95號法令通過，自一九九五年九月十五日起生效的葡國法典第九條（第一款b項的最後部分）規定“國家航空器的指揮官”為民事登記的特別機關之一，而澳門之《民事登記法典》祇承認各登記局為民事登記機關（第七條）。

再者，《葡國民事登記法典》就葡國航空器“在航行中發生的出生事件”定出一附屬登記部門，規定“航空器上之主管，在發現上述事實後的二十四小時內，應以法典規定的表格和申報表作出生登記，並指明事發時航空器所在之緯度及經度”（原文），倘在飛行器上沒有適當的登記冊，有關記錄可記在散紙上，一式兩份，然後，將文件送交負責作最後登記的里斯本中央登記局¹²。澳門有關法典則沒有對在航程中發生的出生事件作出任何的規定，此外，對航空器的指揮官亦未賦予特別的民事登記職能。

12. 有關在空中航行途中的母權及認領聲明載於葡國《民事登記法典》第128條1款及第130條。

在死亡方面，兩法典均為航空器上的死亡事件定出守則：但兩者最重要的分別是：葡國法典的第204條1款規定葡國航空器上發生的死亡事件，是按該情況，依據在同樣情況發生的出生條例，由航空器上的主管負責填寫一份臨時記錄，一式兩份，並將其送交中央登記局——而澳門的《民事登記法典》第163條1款對發生了死亡事件且正在“飛往澳門將屍體卸下”的空中運輸器作出規定，不論航空器的國籍（亦即指不論它在何處註冊），為了法律的效力，航空器上的主管祇需將該事件通知澳門有關權限機關。

這樣，既然有上述兩項法律規定，在某些情況下，是有必要結合這兩個不同程序的法規以應用於乘客死亡事件發生在葡國航空公司航空器的死亡登記權限問題上。因為，在上述事例中，原則上採用的應是《葡國民事登記法典》，而登記權限歸葡國的中央登記局（第11條1款b項）。但如果屍體意外地在澳門卸下，根據載有特別規則的《澳門民事登記法典》第163條1款，航空器的主管須就此作出通知。

最後，有關進行緊急的結婚儀式——同時適用於澳門的《葡國民法典》第1590條、第1622至1624條、第1654條b項、第1662條及第1663條，《葡國民事登記法典》第156至160條以及《澳門民事登記法典》第125至129條均對此作出規限，祇是沒有就航空器上所進行的緊急結婚儀式作出特別規定。但問題也不大，因法例容許“在沒有天主教教堂神父或民事登記人員在場的情況下”，任何在場人士均可主持婚禮——這樣，航機上的任何乘客皆可為之，並且“根據雙方明確表達的意願、既定之形式、結婚人信仰或任何其他因素，婚禮可以天主教或民事方式”進行。（上述《民法典》第1590條）。

因此主禮人可以是葡國航空公司或澳門航空公司航空器之指揮官，在這情況下，該指揮官是以在場人士而不是以特別民事登記機關的身份介入。

本人不打算對該問題作詳細討論（亦礙於蒐集資料的不足），然而，相信從我所談到的可以總結出：

——首先，葡國航空器指揮官的特殊登記權之問題祇會出現在上述需作強制性登記的事實發生在航行途中或期間。較早時所列舉的法例就規定了這點。如航機已降落澳門讓乘客下機，而事件發生於澳門的領域，那麼被賦予直接登記該事件的權限機關則為當地本身民事登記機關——澳門登記局。

——此外，無可否認，澳門航空公司的航空器，儘管為葡國國籍，它們係受到澳門本身的技術登記所約束的，這似乎認同了以下的結論，當上述分析的事實發生在澳航的其中一架航空器時，原則上，祇會應用《澳門民事登記法典》的規例：有關的指揮官並無任何民事登記職權（即使是特別性質的）。根據澳門本身的《民事登記法典》第163條在死亡事件上，他們僅被賦予作出通知的法律義務。

我認為，在這情況下甚至不會引起援引《葡國民事登記法典》作為補充性條文的問題（例如：在往澳門的航程中發生出生事件），因該行為抵觸除澳門的登記局外，其他機關均沒有民事登記職能的條例。

然而據知，一旦在機上發生出生或其他特殊事件，澳門航空公司的航機均備有表格以供填寫，並由總機長（機場操作部）以簡單的程序將表格送交澳門行政當局

的權限部門，總之，不抵觸以上提及的澳門登記法例，而澳門之登記法典，正如我們所見，比葡國現行的同類法例具有較大的限制性。

但我相信倘若澳門航空公司的航機(葡國國籍的)將來飛往里斯本，這情況便截然不同。毫無疑問，在這情況下，執行的將是葡國的《民事登記法典》。因為在飛往葡國的旅途中發生有關事實，上述的規例已充分地就此作出界定。

——最後，作為總結，在 TAP——葡國航空公司的航機方面，由於飛行時間，由里斯本飛往澳門的飛機上很有可能發生與其乘客的狀況或民事能力有關之事實，在這情況下，不容置疑，執行的往往是載於《葡國民事登記法典》的規例，儘管如此，亦可能局部地應用澳門法典中的特別條例。

本人謹以下列的祈望以及一些往事的回憶作結論。

希望在這裏分析的對內航空法的法則能喚起各位的關注，並在某程度上，能對讀者有所裨益。

此外，回想起當這門法律仍處於摸索階段時，歐洲的法律團體已察覺到有必要對這嶄新而複雜的領域作深入的研究。逝去多年的傑出法律顧問，高利江沙維（Cunha Gonçalves）便發表過有關的言論。里斯本律師公會在一九一一年十二月六日，舉行的主題為“空中航行的法律概念”的會議上，身為講者的江沙維說：“法曼（Farman），杜拉格拉殊（Delagrangé），西別靈（Zeppelin），韋布華提（Wilbur Wright），布肯（Paulhan），貝拉維奧（Blériot），費丁尼（Védrines）以及其他人士無數的英勇飛行旅程，正好反映出人類在佔領了土地，征服了海洋和烈火後，便刻不容緩地要降服天空，儘管天空險阻重重，但更加引人入勝。”

大師之言畢竟是對的！