

# 航空法

鄧月芳\*

## 1 介紹

航空法是規範空氣空間的利用，並對航空活動、普羅大眾和世界各國從中受益的一系列規則。航空法的定義很多，但不能任意或毫無例外地適用。例如，“航行法”或“航運法”等詞已變得過時，“空中運輸法”此名稱被偶爾採用，但其範圍僅表達一個狹義解釋。目前，“Aeronautical Law”<sup>1</sup>一詞特別應用於拉丁系語言中，而其他法系則採用“Air Law”一詞。

航空法能引起興趣，是由於航空業逐步成就着另一個階段的發展，並激起各個領域的興趣。例如，當某人作為乘客登上航空器並閱讀印在機票上的小字時，他會突然意識到，他是受《華沙公約》的規定所約束，以及對規則的利弊有所認識，必具有一定意義。此外，航空法與其他法律部門有着千絲萬縷的關係，它涉及憲法、行政法、民法、商法、特別是刑法等的方方面面，而且它的國際性總是至高無上的。

本文可被視為屬於刑法及刑訴範疇，因為它對法律制度、裁決，以至法律與相關的國際犯罪所影響的事宜，提供了一個具邏輯性的描述。由於法律應以案例來分析，本文亦以二則案例來解釋航空法在刑事犯罪方面的結論。

## 2 航空法的歷史和發展

當考慮要適用各國的規章和法例時，順理成章的有必要回顧過去。回想自 1903 年萊特兄弟成功地創造了第一架由引擎發動的飛機後，至 2003 年已有 100 年歷史。

---

\* 中國人民大學博士研究生。

<sup>1</sup> E.van Bogaert, The Relativity of the Nation of the Law of the Air, *Studia Diplomatica*, 布魯塞爾, 1979, Vol.XXXII, No.6, 第 621-637 頁, 亦見 Nicolas M. Matte, the Treatise on air – Aeronautical Law, 1981, 第 50 頁。

在國際上，首宗有關立法始於 1910 年之前，那時德國氣球不時在法國領土上飛行<sup>2</sup>。法國政府認為以國家安全為理由，兩國政府應嘗試達成協議以解決問題。結果巴黎會議在 1910 年召開了，會議傾向於不採取“空中自由”的想法，但支持國家對領土上空享有主權，這一切反映在全體出席的會議上所簽訂的公約草案上。<sup>3</sup>

在第一次世界大戰之後，巴黎和倫敦之間的第一個預定的服務航班在 1919 年 2 月 8 日正式投入，當時的規章被合併為公約。然而，在以海洋法的一般原則所類推出來的自由空間，和由各國主權管理的領空之間，必須作出選擇，不論航空法的規則，是否從屬於已存在的其他運輸規則，像鐵路、道路或海上交通等。從宏觀上看，航空法的範圍因應航空領域的特徵和要求而確定，這隱含着有必要仔細地評估和斟酌，來調整那些有可能偏離已存在的法律。在兩種各走極端的概念中，航空法必須界定出自身的範圍。

## 2.1 航空法的淵源

航空法所具有的國際性質幾乎是始於第一班國際航機的出現，那就是首班在巴黎和倫敦之間飛行的航班。《巴黎公約》於 1919 年即在該班機首航那年簽訂。由於航空業的迅速發展，而立法者又試圖追上其發展步伐，習慣法則須因應事實需要，在很大程度上未被採納為法律淵源，使航空法始終仍以成文法為主。

條約法包含所有國際條約，其中多邊公約是航空法的主要法律淵源。事實上那些主要的法律訴訟的當事者，例如國家、航空器所有人、經營人、乘客、登機貨物的所有人、抵押債權人等，他們的權利是航空法作出適當保障的最重要對象。有關的執行措施都被規定於國際協定和公約內。航空法中的其他重要分類還包括雙邊文書，譬如國內法，國家和航空公司之間簽訂的合同，或航空公司之間簽訂的合同以及國際法的一般性原則。<sup>4</sup>

在實際操作上，一旦有關的協議出現空白，或有必要增加補充性的材料時，國際慣例便成為一項重要的國際法淵源。但隨着成文法的發展，國際慣例適用在航空領域上亦越來越少。

---

<sup>2</sup> 《禁止從氣球上投擲發射物和爆炸物宣言》（海牙，1899 年 7 月 29 日）。

<sup>3</sup> J.C. Cooper, *The International Air Navigation Conference*, 巴黎，1910。

<sup>4</sup> Prof. Dr I.H.Ph. Diederiks-Verschoor, *An Introduction to Air Law*, Kluwer Law and Taxation Publishers, Deventer/Antwerp, 1988, 3-4 頁。

國內法和國際法之間的訴訟，或私法和公法之間的訴訟，均可適用航空法。從內容上講，國際私法是規範參與航空器營運者及使用者之間私人關係的一系列規則，而國際公法則指規範國家和國際組織在航空活動中所介入，關於政治、技術、經濟、財政、社會或法律性質等問題的法律規定。在本文，軍事航空不在討論之列。

## 2.2 主要航空組織

### 2.2.1 ICAO - 國際民用航空組織

ICAO 在世界航空事件中扮演着重要的角色。它的設立始於 1944 年在芝加哥會議所簽訂的協議<sup>5</sup>，而它的設立是因為第二次世界大戰以後，航空事業在國際合作和立法結構上的革新性需要。

ICAO 的日常事務由理事會處理，它在法律、技術及近期的經濟事務，都肩負着各種各樣職責的一個常設機構。目前有 150 個成員國，在一個具有重大預算權力的大會監督下運作。它還下設一個法律委員會，負責前期航空法方面的國際條約和公約的預備和起草，以便提交予外交策略有關的會議作最後通過。理事會其中一個重要角色是解決爭端，因為它獲准有權向國際法院諮詢法律意見，而海牙國際法院亦可對條約和公約提供法律解釋<sup>6</sup>，或履行另一個中間人的角色，即在爭端中提供斡旋<sup>7</sup>。

### 2.2.2 IATA - 國際航空運輸協會

IATA 不是一個官方機構，但在其組織規章中清楚地表明它的目標和宗旨是，為促進安全、正常、及有經濟效益的航空運輸；為直接或間接從事國際航空運輸工作的各空運企業，致力推動航空商業活動，探討與之有關的問題，以及提供合作的途徑；並經常與國際民航組織以及其他國際組織通力合作。

IATA 還有其他重要作用，就是作為一所結算中心；自 1947 年以來在倫敦，其後移至日內瓦，其財務委員會負責處理航空公司帳戶間的結算。另一作用是為國際航空運輸服務設定關稅，它的活動見於運輸會議所通過的決議及建議等實務上，經有關的政

<sup>5</sup> 《芝加哥公約》第六十四條。

<sup>6</sup> 《聯合國憲章》第九十六條第二款規定，“聯合國其他機關、及各種專門機關，對於其工作範圍內之任何法律問題，得隨時以大會之授權，請求國際法院發表諮詢意見。”

<sup>7</sup> 《芝加哥公約》第八十四條規定，如兩個或以上締約國發生爭議，而不能協商解決時，可交由理事會裁決。

府核准後，該等決議對有關成員國具有約束力。<sup>8</sup>

## 2.3 國家在領空的主權

### 2.3.1 空中主權概念及其在國際上的承認

國家在領空的主權是國際航空法整個體系中的基本原則。不論空氣空間是否被認為是國家領土的部分，國家在其領土及領海上空的主權是被普遍承認的。曇花一現的空中自由概念在 19 世紀第一個年代崩潰後，航空法理論以空域主權的概念為基礎，亦即以國家領空為基礎，因為國家領空被認為是國家的領土及領海以至其補充性領海部分的延伸。

空氣空間的法律地位的生效，始於飛行時代開始之後，特別是第一次世界大戰爆發對國家安全和公共秩序造成明顯的威脅，國際社會接受了國家對領土及領海上空的可用空間的主權原則作為慣例。即使在 1919 年《巴黎公約》在準備和簽署時，亦只承認和重申國際航空習慣法已經存在的規則，而有關規則的用詞<sup>9</sup>亦只能強調締約國承認已存在的規則，而並非具創新的強調每一個國家對規則的承認，因此那些規則亦隱含着包括“非締約國”亦承認空域主權的合法強制性，雖然表述完整及排他，但它並不能被認為是絕對或免受任何其他國際法的約束。在實際操作時，不僅受條約義務所約束，亦受習慣法一些廣被接納的規則所約束。如前所述，例如國際航班的運作，空中主權便無法被理解為絕對的了。即使其權利具排他性，但仍然受到某些限制。

### 2.3.2 空氣空間範圍的延伸

有點奇怪的是，在國際航空法中，不論私法或公法，空域主權規則雖被承認且嚴格地適用，但對空氣空間本身的高度上限範圍卻沒下定義。有關空氣空間的高度上限，不妨參看過去各種定義，它可以是一個人站立在地面上可及的距離，建築物的高度，武器可及的範圍，視覺可及的範圍，人類能存活的高度，航空器飛行的最高點，或地球和其他行星之間的平衡點，因此種種從未結束。主權的高度管轄範圍僅能被總結為，在大氣內其空氣密度能足以令航空器得以保存的空氣空間。空域主權因此而被上延限制為航空器可被使用，或可作航行的空氣空間。

---

<sup>8</sup> P.P.C. Haanappel, *Ratemarking in International Air Transport*, 1978, 第 57 頁。

<sup>9</sup> 《巴黎公約》和《芝加哥公約》的第一條都重申該規則：“締約各國承認每一個國家對其領土之上的空氣空間具有完全的和排他性的主權”。

隨着航空航天的發展，關於國家領空的無限界定和國際外太空空間的討論又再展開。迄今，在缺乏適當的航空法，規章和國家實踐來提供涵蓋外太空空間理據的情況下，如地球衛星的運行進入軌道的個案中，它已超越國家領域管轄權的範圍，習慣法的使用也許可以緩和解決方法上的漏洞。不論國家空域主權高度可上達的範圍為何，它卻弱化了發展空間法架構上的迫切性，甚至是弱化了一個新的包含空氣空間，及外太空空間航行規定的宇宙空間法。

### 2.3.3 國家管轄權問題

國際法的一般規則沒有為國內法和管轄權的範圍作出定義，但考慮到國際法的基本規則承認國家對其領空有完整和排他的主權以禁止未獲批准的飛行，以及外國航空器須遵守本地國的屬地法律和規章的義務，這些規則由國家執行變得非常重要。就以經驗來說，國際法對保護國家領空和阻止有關的侵犯，並不具即時能提供的解決方案。正如前述有關的“空中自由”，使國際法基本原則中的“主權”，亦不能成為單一絕對和無限制的考慮對象。

國家在領空主權和它的法律後果包括：

1. 飛越非領空空間的自由。
2. 航空器的國籍對航空器的控制及責任範圍。
3. 航空器登記國所被指定的保護權<sup>10</sup>。
4. 使用合法手段遏止不合法使用航空器。
5. 承認當地國或飛行器的國籍國的排他管轄權，以及民航活動其他領域的競合管轄權。
6. 在國際習慣法的基本規則下操作。

國際民航大部分的規則體系都是來自於成文法條文。雖然習慣法的規則為條約的履行上提供了一個基礎，但國家在實際操作上對國際航空法的發展方向似乎提供了指導的作用。

雙邊航空協議，利用航空公司國籍與相關的所有權和有效控制的概念，承認了將航空器登記國的責任轉移到實際操作航空器人員的國家，抑制了國家以屬地原則處理國內秩序為由，對外國

---

<sup>10</sup> 《東京公約》第一條第二款規定：“本公約適用於在締約國所登記的航空器內的犯罪或其他人為的不法行為，無論該航空器是在飛行中，在公海上，或在不屬於任何國家領土的其他地區上。”

航空器內的事宜進行干預。

基於科技不斷革新，以及國際間和外太空活動的持續擴展所造成的壓力，各國管轄權在某些事件上仍有一定的潛在衝突。<sup>11</sup>

### 3 刑法與航空

在過去幾年，由於刑事罪行在飛行中時有發生，新規則和制裁的發展變得蓬勃起來。刑法規範規定在航空方面的國際公約有三個，分別是：

1. 1963年9月14日在東京簽署的《關於在航空器內犯罪和某些其他行爲的公約》（《東京公約》）。
2. 1970年12月16日在海牙簽署的《關於制止非法劫持航空器的公約》（《海牙公約》）<sup>12</sup>。
3. 1971年9月23日在蒙特利爾簽訂的《關於制止危害民用航空安全的非法行爲的公約》（《蒙特利爾公約》）<sup>13</sup>。

#### 3.1 東京公約

在國際航空和航空法的基本概念中，當在航空器內發生刑事罪行的情況，有必要確定哪一個國家有權對案件行使管轄權。1910年《巴黎公約》及1944年《芝加哥公約》都先後表述了國家對其領土之上的空氣空間享有主權的法律原則。但是，我們也許會面對複雜的情況，就是當一個非航空器登記國的國家，試圖對航空器內發生的犯罪行使其管轄權，而罪行則發生於不屬於任何一個特殊國家的空域主權內，像公海，或無法精確區別的領域。我們在國際法協會的議程中，不難找到不少被討論和記錄下來的事例。該公約由ICAO法律委員會於慕尼黑（1959年）、羅馬（1962年）以及其他城市起草，最後文本則於1963年在東京舉行的外交策略性會議簽署<sup>14</sup>。

##### 3.1.1 數種原則

根據上述各種公約草案和資料，可歸納出以下關於管轄權的理論：

---

<sup>11</sup> Marek Zylicz, *International Air Transport Law*, Martinus Nijhoff Publishers, the Netherlands, 1992, 70-71 頁。

<sup>12</sup> 亦稱爲 Hijacking Convention。

<sup>13</sup> 亦稱爲 Sabotage Convention。

<sup>14</sup> 見國際航空法會議的會議記錄及文件（1963年8-9月於東京）、ICAO Doc. 8565-LC/151-1 及 151-2 文件，以及1963年《東京公約》。

1. 屬地原則 —— 在一國的空氣空間發生的犯罪，由該國的法院適用本國法律。顯然，要確定犯罪發生時航空器所在的確切位置，有時候是不可能的。因此，一個國家只根據這項管轄原則而行使本國的管轄權是不切實際的。
2. 登記國原則 —— 根據這項理論，航空器登記國的法律總是適用的。
3. 混合原則 —— 當航空器在一國領空強制通過，而航空器內所發生的犯罪危害到該國的安全或公共秩序的，該國的法律可與航空器國籍國的法律一併執行。
4. 起飛國的法律的原則。
5. 降落地國的法律的原則。<sup>15</sup>

### 3.1.2 案例（劫機 — 一項國際犯罪）

人類一直以來追求和平的生活。這只有在大家都相信及堅守“共享生命”的原則下才有可能的。這是國家與國家之間同樣都要認同的價值觀，因國家是人類的組織。國際法，像市政法一樣，都是規範的一部分，但以國家為主體作為調整相互之間內在行為的規範。

各種各樣的嘗試都是為了承認和建立法律的權威，《聯合國憲章》承認法治精神須要在一架國際航機存在，並在憲章中表述了聯合國組織其中之一的目的，是為保存“正義和國際法的原則”<sup>16</sup>。聯合國得與那些由各國政府間所協定成立，且負有廣大國際責任的專門機關訂立協議<sup>17</sup>，目的是為了竭力協調國家之間的關係，以避免那些為人類帶來哀痛的情況。聯合國及其成員國更承諾檢查國際犯罪和國際不法分子。<sup>18</sup>因此，聯合國及其成員國聯合一致嚴厲地承諾尊重正義和國際法。但是，巴基斯坦事件顯示了她故意地違反《國際法》和《聯合國憲章》，雖然她是聯合國的成員國。從她對兩次劫持印度航機飛往巴基斯坦，對國際罪犯所給予的支持，可反映出來。

<sup>15</sup> I.H.Ph. Diederiks-Verschoor, *An Introduction to Air Law*, Kluwer Law and Taxation Publishers, Deventer. Antwerp, 1988, 162 頁。

<sup>16</sup> 《聯合國憲章》第一條第一款。

<sup>17</sup> 《聯合國憲章》第五十七條及第六十三條規定，經濟暨社會理事會得與專門機關訂立協定，但該項協定須經大會核准。

<sup>18</sup> 見《聯合國憲章》序言：聯合國人民“同茲決心創造適當環境，俾克維持正義，尊重由條約與國際法其他淵源而起之義務”。

### 事件經過<sup>19</sup>

1971年1月30日，印度航空公司一駕載着28位乘客與4名機務人員的福克友誼型客機被劫。客機是從斯利那加到查謨的飛行途中，當它應該要降落時，突然轉飛巴基斯坦邊界。在客機將要降落之前數分鐘，查謨控制臺收到機長發出的一則被劫機的訊息。它於下午1時25分在拉合爾（西巴基斯坦）降落。西巴基斯坦民航局於大約傍晚6時發出第一則正式消息。它指出，機上所有的人安全，但“劫機者仍在航空器內並拒絕出來。一旦劫機者離開航空器，機組人員和乘客將返回印度任何一個他們希望的地方”。然而，儘管印度政府渴望派出另一航空器接回乘客和機務人員，巴基斯坦政府故意延遲，最後以陸路將他們送回。航空器、兩名其他乘客（劫機者）及貨物沒有返回。同時，這些劫機者受到政治庇護，並向印度傳達了某些條件。這些條件是：

- 劫機者的親屬不應被騷擾。
- 釋放前幾天在克什米爾被拘捕的36名法塔游擊組織人員。

他們還威脅，如不接受這些條件，會炸毀航空器。

也許應當注意到的是劫機者所提出的第一項條件是有根據的。印度是法治國，所有公民和外籍人受憲法及最高的屬地法律所保護<sup>20</sup>。法律的至高無上和法院的公正無私是受英國法院所承認的。至於第二個條件可看出來，巴基斯坦是在印度出現的煽動顛覆活動的幕後主腦<sup>21</sup>。所以，它算是在干預印度內政<sup>22</sup>。巴基斯坦作為聯合國的成員國不能干涉印度國內事務，而不被認為是沒有違反《聯合國憲章》<sup>23</sup>。再者，如果兩國發生任何歧見和爭執，必須按照憲章的規定作出調解<sup>24</sup>。劫機和間諜<sup>25</sup>是不被認可

---

<sup>19</sup> 新德里 Sunday Standard 報 1971 年 1 月 31 日的頭條。

<sup>20</sup> 第十四條規定法律面前人人平等及法律保護平等，第二十條禁止由國家作出起訴，排除任何犯罪的實施是以不作為或委托實施，第二十二條保護自由。高等法院及最高法院慎重地對待此等自由。

<sup>21</sup> 由於被證實為法塔游擊組織幕後主腦，巴基斯坦駐新德里大使館一等秘書被印度列為不歡迎人物。

<sup>22</sup> 見奧本海，*International Law, a Treatise*，第一卷，305 頁，1955 年，指出“干預是指一國為維護或更改事物的現況而對另一國作出的專斷性的干涉”。

<sup>23</sup> 見《聯合國憲章》第二條第七款。

<sup>24</sup> 見《聯合國憲章》序文第一條，第二條第三、四款以及第三十三條第一款。

<sup>25</sup> 見奧本海，*International Law, a Treatise*，862 頁，指出：“一個國家不可能保護間諜，因為她（國家）無法正式地交代對間諜的委任。”



的手段，兩者皆違反國際法規則。根據塔什干聲明<sup>26</sup>，兩國（印度及巴基斯坦）皆同意傾力創造《聯合國憲章》內規定的友好關係。這次事件不可能被歸屬為一次友好行動。

兩名劫機者於晚上 8 時 35 分（國際標準時間）在拉合爾機場炸毀了被騎劫的航空器，當晚印度政府將該事件的備忘錄<sup>27</sup>交給巴基斯坦駐印度最高專員公署，和駐伊斯蘭堡的外交部。

### 違反國際法

《萬國法》中的國際法包括條約。條約包括公約。關於國際刑法部分是指於 1963 年所簽訂的關於在航空器上犯罪及其他行爲的《東京公約》，用以規範管轄權的問題，其中第十一條更專門規範非法劫持航空器的問題。它宣稱無論事實上或企圖實施劫持的行爲，都相當於對國際社會實施了疑似的海盜行爲。締約國有義務採取措施恢復合法所有權人的控制權。

巴基斯坦對兩名劫機者提供庇護<sup>28</sup>，並且不對被劫航空器採取措施恢復當事人對所有權的控制，這違反了國際法。空中航行對各國來說是至關重要的運輸交通，而在這次事件上，自由及安全陷於完全危險的狀態是應使各國加以特別重視的。

如前所述，爲了規範空中航行，各國作出了各種努力來強化空中航行的發展，一個國際機構是有必要成立的。因此，1919 年的公約則設立了一個航空國際委員會作爲國家聯盟監督下的一個永久委員會。它後來根據 1944 年《國際民用航空公約》所設立的國際民用航空組織（ICAO）接管。這個具有廣泛國際責任的專門機構隨後更成爲了聯合國的一個專門機構。<sup>29</sup>自此，ICAO 就一直與聯合國一起運作，爲那些航空公司及西半球的航空器所有人解決開始不斷增長的劫機事件。1963 年 9 月 14 日的《東京公約》是首次以全面綜合的國際行動，來檢討那不斷增長發生在中東的劫機事件問題的內涵。

<sup>26</sup> 1966 年 1 月 10 日由印度首相和巴基斯坦總統在蘇聯位於塔什干的物品辦公室簽署。

<sup>27</sup> “按照國際實例，巴基斯坦政府有責任保證被劫的航空器以及機上行李貨物和郵件的立即和安全歸還。” The Indian Express，新德里，1971 年 2 月 3 日。

<sup>28</sup> 見 Starke，G.J.，In Municipal Law Hijacking is Piracy，64 頁，指出：“劫持航空器的人，成爲了國際刑法協定規則的主體，正如海盜根據習慣規則成爲萬民法的主體一般。”又見 Glahn，G. Von，Law Among Nations，329 頁，1970 年：“1961 年甘乃迪總統簽署了一項法案，宣稱騎劫航空器爲海盜行爲，最高刑罰得判處死刑”。

<sup>29</sup> 見《聯合國憲章》第五十七條及第六十三條。

## 集中努力

關注到劫機所造成巨大的危險性，ICAO 的法律委員會擬備了《海牙公約》和《蒙特利爾公約》草案，以尋求應付劫機事件的刑事方案。爲了修改《華沙公約》及《東京公約》，由 1960 年到 1970 年間所舉行的外交策略性會議，爲訂立協議阻止以暴力或脅迫掌控飛行中的民航器。<sup>30</sup>第六次聯合國委員會所提出的關於空中劫持的決議草案，聯合國大會的審議以無反對票通過。<sup>31</sup>

## 決議的要點

對於任何空中劫持行爲或其他滋擾民用航行的行爲，大會一概譴責。它要求締約國在其管轄權內採取所有適當的措施阻止、防止和壓制那些行爲和引渡行爲人以便進行起訴和處罰。被劫航空器在國家領土內降落的，該國是有義務照顧有關旅客和機組人員，提供繼續旅程。該國還有義務將航空器及所載貨物歸還合法所有人。決議更要求各國遵循《聯合國憲章》採取集體和嚴格的行動，並與聯合國和 ICAO 合作，以保證民用航空器不被利用爲作任何敲詐獲利的手段。

巴基斯坦是決議得以成立的一份子，她曾在法律委員會和聯合國大會上投支持票。巴基斯坦因而無法逃避自身的責任。<sup>32</sup>

## 對不法行爲的賠償

劫機行爲是違反公約、《聯合國憲章》、聯合國決議，和 ICAO 公約的。這項行爲已被 1963 年的《東京公約》定性爲疑似海盜行爲，而劫機者亦成爲國際刑法協定性規則中的一項主題。就印度客機被劫一事，客機在巴基斯坦被炸毀及巴基斯坦政府沒有防止破壞，巴基斯坦等同觸犯國際犯罪。國際對於違法行爲的主要法律後果是須爲道義上和物質上發生的損害作出賠償<sup>33</sup>。這是國際法規定國家要爲作出超權行爲，或違反國際法所賦予須履行的獨立義務而須付上責任所作出補救的規定。在當時情況，巴基斯坦既透過提供庇護給予不法分子方便，又沒有禁止對貨物、郵件和航空器的破壞，這都是巴基斯坦對履行《聯合國決議》及《東

---

<sup>30</sup> 見 64, *American Journal of International Law*, 1970 年 12 月 31 日。

<sup>31</sup> 第 A/RES/2745 (XXV) 號決議。見 *U. N. Monthly Chronicle* 第 VII 卷，1970 年 12 月 11 日。

<sup>32</sup> 《芝加哥公約》和若干有關空中飛行的公約，以及 1963 年關於劫機的《東京公約》，都規定航空器在空中的飛行自由。

<sup>33</sup> Kelsen, Hans, *Principles of International Law*, 第 2 版，1966 年，199-200 頁，和 Briggs H.W., *The Law of Nations, Cases, Documents and Notes*, 第 2 版，1952 年，601-742 頁。

京公約》法律責任的否定。聲稱其不力於保護航空器，貨物和郵件僅是一個站不住腳的藉口。此外，巴基斯坦政府亦不能在漠視並違反國際法的情況下窩藏兩名劫機者。

國家為國際不法行為作出賠償必須是適當的，國際刑事法院對此已有所規定。根據國際法的原則<sup>34</sup>，違反國際協定者，必須以適當方式履行賠償。因此，巴基斯坦應該因應印度的要求作出適當的賠償，並須連同一個正規的道歉。

### 3.1.3 東京公約的範圍及目的

根據第一條第一款規定（公約的範圍），該公約適用於：

- 違反刑法的犯罪；
- 不論是否有所作為，凡可能或確已危害航空器或航空器內的人身或財產安全，或者危害航空器內正常秩序與紀律的行為。

而第四款則規定了例外情況：指出凡供軍事、海關或警察用的航空器不受一般性規限。

該公約的宗旨如下：

1. 對犯罪發生在不屬任何國家領土的上空，例如公海上的犯罪，又或不能精確地定出犯罪位置的情況下，可確定適用的刑法。
2. 釐定航空器機長面對在機上遭受危害航空器的安全的犯罪或行為時的權利和義務。
3. 釐定當一項危害航空器的安全的犯罪或行為已實施後，降落地國的主管當局的權利和義務。

### 3.1.4 管轄權

規範管轄權的第三條第三款規定：“本公約不排除依本國法行使任何刑事管轄權”。它適當地意味着公約內的管轄權規則屬補充性質。但我們注意到，在同一條文亦規定了航空器登記國對航空器上的犯罪與行為有權行使管轄。而公約第四條則規定了在某些情況下，非登記國的締約國，亦有權對犯罪行使管轄權。有關情況如下：

1. 犯罪行為在該國領域發生。

<sup>34</sup> 見 1952 年《羅馬公約》第一條和第二條第三款，以及 1966 年《華沙公約》第二十五條。

2. 犯罪人或受害人為該國國民或在該國有永久居住地。
3. 犯罪行為危及該國的安全。
4. 犯罪行為違反該國現行有關航空器飛行或駕駛的規定或規則。
5. 該國有必要行使其管轄權，為確保履行多邊國際協定所賦予的義務。

《東京公約》第二條規定，“在不損害第四條規定的情況下，以及除非航空器及其所載人身或財產的安全需要外，本公約的任何規定均不得被詮釋為准許或要求刑法對有政治性質的，對種族或宗教歧視為基礎的刑事犯罪，採取某種處理措施。”須注意的是不論在《海牙公約》抑或《蒙特利爾公約》對此都沒有相關規定，這可能考慮到政治因素在劫機事件中是不可分離的。

### 3.1.5 非法劫持航空器

由於自 1940 年後期開始，非法劫持航空器的現象持續增加，1963 年《東京公約》的第十一條，以一整章特別規範此犯罪<sup>35</sup>。此條文雖經過深思熟慮制定，但卻沒有涵蓋各種形式的非法劫持，亦沒有規定有效的對策，僅限於強加諸締約國履行義務“採取一切適當措施，恢復或保護使合法機長對航空器的控制”，根據經驗所得，公約有關劫機的條文，其涵蓋範圍並不充分，導致像之前的案例同樣沒有對犯罪規定罰則。為了加強非法劫持航空器的保護，一份集中於規範劫機事件的獨立公約，即 1970 年《海牙公約》，作出更具體規範。

### 3.1.6 引渡

《東京公約》第十六條第一款規定：“為以引渡為目的，犯罪發生在某一航空器登記締約國內，該犯罪場地不僅被理解為實際犯罪場地，而是被理解為發生在航空器登記國的國境內。”

第十六條第二款規定：“在不損害前款規定的情況下，本公約的任何規定都不應視為可提供引渡的義務。”

之前所舉出的案例可體現出，第十六條整個條文值得特別注意的是，缺乏對引渡作出嚴格探討。這些問題有待 1970 年《海牙公約》作出更深入的研究。詳情如下：

---

<sup>35</sup> 見 A. F. Lowenfeld, *Aviation Law, Documents Supplement*, 1981 年, 1181 頁 (全球劫機統計)。

## 3.2 海牙公約

### 3.2.1 海牙公約的必要性

基於劫機是容易引致傷亡的罪行，所涉及的犯罪行為亦多種多樣和變化莫測，所以實在較難克服。國際民航機師協會聯合會（IFALPA）總結其犯罪行為可引致以下的後果：

1. 機組人員與劫機者之間的打鬥可能導致航空器完全失控。
2. 在駕駛艙內使用武器可能造成重大損害。
3. 航空器無法遵守飛行規則時，可能導致撞機。
4. 有可能發生燃料短缺。
5. 機組人員可能不熟悉某一個特別機場及其引航程序。<sup>36</sup>

劫機活動在六十至七十年代期間，主要發生在中東和加勒比一帶。為了遏止有關活動，由六十年代末期開始，圍繞劫機這主題國際上進行了一系列廣泛的聯合行動，直至 1970 年 12 月《海牙公約》的簽訂，劫機則被列為可懲治的國際性犯罪。

或許值得一提，空中強盜行為的概念與劫持航空器的概念可以互通。據知，根據 1958 年《海洋法公約》的規定，海盜行為被視為犯罪的，只要行為人出於個人動機，而犯罪對象為另一船舶或飛機，或另一船舶或飛機上的人身或財物<sup>37</sup>。然而，《海牙公約》在第一條規定，有關犯罪必須在飛行中的航空器上發生，這意味着在劫機事件上僅涉及的只能是一架航空器。《海牙公約》對該等犯罪還有更多定義：

1. 該等行為必須是非法的。
2. 必須是使用武力或武力脅迫。
3. 該等行為必須是劫持及非法控制航空器，或者是這類行為的任何未遂行為。

### 3.2.2 公約的範圍

不論是國內或國際航班均可適用本公約。<sup>38</sup>公約亦規定了對飛行中航空器上的劫機者加以懲處，且確定劫持航空器為犯罪。

<sup>36</sup> IH Ph. Diederiks-Verschoor, An Introduction to Air Law, Kluwer Law and Taxation Publishers, Deventer. Antwerp, 1988 年, 169-170 頁。

<sup>37</sup> 見 1958 年 4 月 29 日日內瓦《海洋法公約》。

<sup>38</sup> 見 1970 年《海牙公約》第三條第三款。

此外，在《海牙公約》裏，“在飛行中”的定義是不同的：“航空器從裝載完畢、機艙外部各門均已關閉時起，到打開任何一扇機艙門以卸載時止，均被視為在飛行中”。<sup>39</sup>《海牙公約》的範圍與《東京公約》比較亦因而更廣和精確。

### 3.2.3 管轄權

根據《海牙公約》第四條，以下締約國具管轄權：

1. 登記國，當犯罪發生在登記國的航空器內。
2. 降落地國，當航空器降落時，被指稱的犯罪分子仍在航空器內。
3. 航空器的承租人國，當租用不帶機組人員的航空器之承租人的主要營業地點及永久居住地。
4. 逮捕國，一國聲稱尋獲及逮捕犯罪分子，而該國不向任何上述國家作出引渡。
5. 除劫機外，犯罪分子使用的任何暴力，亦包括在管轄權行使的範圍內。

《海牙公約》第五條規定，經締約國所建立聯營航空運輸組織或國際聯營機構，對該航空器可行使管轄權。

根據《海牙公約》第六條第一款及第二款規定，締約國有義務保證該案犯罪分子隨傳隨到，並採取拘留或其他措施，以及對案情進行初步調查。對於實際的檢控及強制的審判，《海牙公約》並沒有作出詳盡的規定，但它卻引入了普遍管轄原則，這意味着犯罪分子可在世界上任何地方被起訴，但這僅限於該犯罪分子能確實出現在某一特定國家境內，而不僅在於遵循原則。

### 3.2.4 引渡

《海牙公約》第七條規定：“凡在其締約國境內發現所聲稱犯罪分子，如該國不將他引渡，則不論是否犯罪或犯甚麼罪，但發生在其境內的，應毫無例外地作出起訴，將案件送交其主管當局。該當局應同樣地以本國法所規定的一般嚴重性質的犯罪處之”此規定與《東京公約》第十五條及第十六條的規定相反。然而，在第八條第二款及第三款中清楚說明引渡“應遵守被請求國法律規定的其他條件”，它意味着引渡僅可根據被請求國的法律而行使，該國即有可能面對任何一項所牽涉到的引渡條約。第八條規定的目的，是為締約國提供引渡方面的法律依據。但國家能

---

<sup>39</sup> 見 1970 年《海牙公約》第三條第一款。

否行使引渡權，有賴有關的引渡條約的存在。因此，國家是否接受公約作為引渡的一個法律依據，取決於有關犯罪是否在國內可被引渡。而另一要留意的限制是，公約已在第一條規定了犯罪的定義，而其他與之有關連的不法行爲，並不受公約的引渡條款所規範。至於第八條第四款提及，“爲了締約國之間引渡爲目的的，應將犯罪視爲不僅發生在犯罪地，也應視爲發生第四條第一款所要求其確立管轄權的國家境內。”按照該條文規定，管轄國的數量會相應增加。

須注意，如果犯罪分子要求政治庇護，在這一點公約是沉默的，雖然，在討論初期，曾作出禁止。因此，要看該國是否重點適用第七條，否則，將取決於檢控當局的正直和能力。如果他們存心漠視，捨棄本國引渡或檢控的義務，這沒有甚麼可阻止他們。就如前所舉案例，劫機者雖可被判刑，但仍得到庇護。如果國家選擇給予劫機者政治庇護，是無法阻止的。

但是，1977年在史特拉斯堡訂立的《歐洲反恐公約》<sup>40</sup>，排除了因爲恐怖主義行爲（包括劫機）的豁免性。因此以政治、種族或宗教等作爲因素都可構成犯罪，擴大了引渡可能的範圍，使其不能免於審判。

### 3.2.5 海牙公約的其他規定

《海牙公約》採用了《東京公約》第十一條關於保障旅客與機組人員繼續飛行的權利，並規定將航空器和機上貨物歸還給合法所有人，《海牙公約》更加上“不得延誤”一詞加以強調。

公約第十條規定了刑事方面的互助義務，其義務與在其他條約內並沒有任何的抵觸：

- 一、各締約國在有關第四條所指犯罪及其他行爲所提起的刑事訴訟程序上，應相互提供最大限度的協助。被請求國的法律均適用於任何的案件上。
- 二、本條第一款的規定，不會影響任何其他條約，包括部分或全部的雙邊或多邊規定的，或將會被規定的刑事互助義務。

第十二條規定，對公約的詮釋或在操作上發生爭端，應交由仲裁解決。否則，應提交國際法院處理。

無疑公約取得了重大改善，但依然存在一些瑕疵。一是前述的關於管轄權的規定，並沒有將檢控規定爲義務原則。另一是沒

<sup>40</sup> 《歐洲反恐公約》，史特拉斯堡，1977年1月27日。

有規定誰要對人身或財物因劫機造成的損害負責。此外，要獲得有關賠償必須訴諸華沙體系，但它不常提供充分救濟。關注到作為恐怖主義以多宗劫機事件作為武器相脅迫的事宜不斷增加，尤其是 911 事件，各界亦已敦促設立一個國際刑事法庭，專門應付航空方面的問題。

### 3.3 蒙特利爾公約

在航空器上的犯罪由《海牙公約》和《東京公約》專門規範，《蒙特利爾公約》則規範其他危害民用航空安全的非法行為。它比《海牙公約》晚一年即在 1971 年訂立。

根據《蒙特利爾公約》第一條第一款的規定，任何人凡以非法和故意地作出下列行為，均為犯罪：

- (甲) 對飛行中航空器上的人實施暴力且危害該航空器安全的行為。
- (乙) 破壞使用中的航空器，或使航空器受損壞，使其無法飛行或危害其飛行安全的行為。
- (丙) 在使用中的航空器上放置，或以任何方式致使某裝置或物質被放置而有可能破壞航空器，或導致航空器損壞而不能飛行，或有危害飛行安全等行為。
- (丁) 破壞或損壞航行設施，或擾亂其操作的行為，危害飛行中航空器的安全。
- (戊) 傳送虛假情報，危害飛行中航空器安全的行為。

在(戊)項的規定下，如果發佈虛假的炸彈戒備而造成航班延遲，但卻沒有引致損害時，則不受公約規範。

第三條規定，各締約國承允嚴刑懲治以上列出的犯罪。

第五條規定，在下列情況下，各締約國可被確立其管轄權：

1. 當犯罪發生在該國域內。
2. 當犯罪的標的是登記國的航空器，或在登記國的航空器內犯罪。
3. 當在降落地國降落時，犯罪仍發生在航空器內，而被指稱的犯罪分子在航機上。
4. 當犯罪的標的是承租的航空器或犯罪發生在不帶機組人員的承租航空器內，承租人的營業地點或永久居住地，該航空器承租人國具管轄權。



根據第五條第二款，在其境內發現犯罪分子的締約國，即使不將之引渡，亦應採取措施確立其管轄權。此外，第十條規定，締約國應採取一切依國際法和國內法規定的可行措施，預防第一條所規定的犯罪。

第四條第二款規定，如航空器的起飛地點或降落地點，或兩者在該航空器登記國域外，或犯罪發生在該航空器登記國域外，不論航空器從事國際還是國內飛行，此公約均可適用。

第二條（乙）項所提及的“航空器從地面人員或機組人員為某一次飛行而進行航空器飛行前準備時起，到任何降落後二十四小時止，均應被認為在使用中”，是故意延長第二條（甲）項所定義的航空器在飛行中的整個期間，因為公約可適用於國內和國際航班。任何降落應該涵蓋預定的和被脅迫降落的。

第十二條要求締約國凡有理由相信將有可能發生第一條所指犯罪之一者，應將有關資料提供給其他關係國。

《蒙特利爾公約》其中幾個標的與《海牙公約》相同，它們是：

1. 公約不適用於供軍事、海關或警察使用的航空器（第四條）。
2. “在飛行中”的定義（第二條甲項）。
3. 國際聯營機構（第九條）。
4. 最後規定，包括爭端的解決（第十三至十六條）。

### 3.3.1 案例 — 洛克比案

#### 事件

1988年12月21日，泛美航空公司的一架波音客機（103航班）在洛克比鎮上空發生爆炸，奪去機上259人和陸上11人的性命，並毀壞了數幢民房。

調查委員會發現，空難是由機上故意放下的炸彈引起，炸彈被放在行李艙內。該些行李推斷是來自法蘭克福直接登機的旅客，也可能來自在法蘭克福機場由馬耳他航空180航班轉泛美航空103航班的行李箱。

該飛機為美國航機，大部分乘客為美國人，洛克比村莊位於英國境內，陸上十一名遇難者為蘇格蘭（英國）公民，英美兩國均介入調查。據估計，有關炸彈是在英國領空爆炸的。

調查後期，英美政府與介入調查的專家開始作出一連串不確定及多變的指控，使大多數的中東的國家都不能置身事外。訊息的傳播開始變得混亂，不久事件已引不起傳媒的興趣，只有一小撮的偵查員仍然繼續尋找該恐怖罪行的線索。

### **案件的法律依據**

1991年11月14日，美國哥倫比亞的地區法院大陪審團起訴兩名利比亞國民費希邁和阿卜杜勒·邁格拉希。同日，蘇格蘭檢察總長宣佈發出拘捕令，指控兩人同謀謀殺，乃根據《英國刑法典》所規定的殺人罪及1982年《航空保安法案》第二條第一款及第五款規定的犯罪<sup>41</sup>，以及1988年《刑事司法法案》<sup>42</sup>。逮捕令被發送到國際刑警組織的成員國，而利比亞正是其中之一。基於國際刑警組織的指引，該兩名利比亞人已被利比亞警方拘捕。

兩名被告於利比亞被捕，並一直留在該處。

1991年11月18日，利比亞當局發佈了一則聲明，作出了收到了起訴文件。一名利比亞最高法院法官已被任命調查有關指控。利比亞司法部自稱已準備好根據國際刑事法一般程序與所有司法當局合作。<sup>43</sup>

簽署了《蒙特利爾公約》的利比亞，根據第七條<sup>44</sup>和第十一條第一款<sup>45</sup>的規定，向蘇格蘭檢察總長請求合作調查，和向所有相關當局收集證據，要求有可能的話到蘇格蘭或別處複查證據。然而，利比亞沒有收到蘇格蘭檢察總長的正式答覆。

1991年11月2日，美國和英國的政府發佈了一項聯合聲明，要求利比亞引渡疑犯接受審訊、讓利比亞官員的行為承擔責

---

<sup>41</sup> 節錄自位於宰斯特營的高等司法官法院以下網址：

<http://www.scotcourts.gov.uk/library/lockerbie/docs/lockerbiejudgment.pdf>。

<sup>42</sup> 美國華盛頓地區法院有關Lamen Khalifa Fhima 和 Abdel Basset el-Megrahi. 的網址：[http://www.opsi.gov.uk/act/acts1988/ukpga\\_19880033\\_en\\_1.htm](http://www.opsi.gov.uk/act/acts1988/ukpga_19880033_en_1.htm)。

<sup>43</sup> 按利比亞政府發出的聲明，哥本哈根，利比亞人民局，1992年。

<sup>44</sup> 《蒙特利爾公約》第七條闡明：“凡在其締約國境內發現所聲稱犯罪分子，如該國不將他引渡，則不論是否犯罪或犯甚麼罪，但發生在其境內的，應毫無例外地作出起訴，將案件送交其主管當局。該當局應同樣地以本國法所規定的一般嚴重性質的犯罪處之。”

<sup>45</sup> 《蒙特利爾公約》第十一條第一款闡明：“各締約國在對犯罪提起刑事訴訟問題上，應相互提供最大限度的協助。在所有情況下，均應適用被請求國的法律。”

任、就此次犯罪透露其所知的全部、允許全面取得證據，以及支付適當的賠償。當時，美國和英國已經着手為聯合國安全理事會中一個決議準備序文。<sup>46</sup>

1992年1月17日，利比亞向英國和美國發出兩封信件，提醒他們《蒙特利爾公約》，在要求引渡國民的情況下的一般管轄規則，並且請求根據《蒙特利爾公約》第十四條第一款的規定提交仲裁<sup>47</sup>。

1992年1月21日，聯合國安全理事會通過第731/1992號決議，要求利比亞合作實施該決議的規定，並承諾放棄和譴責恐怖主義。該決議是根據英國和美國1991年11月27日的要求提出<sup>48</sup>。但是，決議沒有強迫利比亞引渡兩名疑犯。利比亞宣稱其在案件上，已根據國際管轄權提供充分合作，因而已經履行決議的要求。

由於美國和英國的政府沒有回應，利比亞在1992年3月3日實施《蒙特利爾公約》第十四條第一款的規定，將案件訴諸國際法院，它要求法院宣稱利比亞已履行《蒙特利爾公約》，此外利比亞亦提交了一項請求，要求根據國際法的普通原則着令以臨時措施保護利比亞的國際權利<sup>49</sup>。

在等待判決期間，聯合國安全理事會於1992年3月31日通過了另一決議第748/1992號。根據這項決議，如果利比亞當局繼續拒絕將兩名國民引渡往美國或英國接受起訴，則對利比亞實施經濟和政治制裁。

1992年4月14日，在第748號決議將要採取行動的前一天，國際法院婉拒行使其指定臨時措施的權利。

1992年4月15日聯合國向利比亞實施經濟、政治和技術方面的制裁，並此後每6個月更新一次，制裁包括空中飛行禁令、凍結利比亞的海外資金、斷絕外交接觸，和其他貿易方面的經濟

<sup>46</sup> 利比亞政府1991年11月29日致聯合國安全理事會的信函(附於聯合國文件A/46/845和S/23417號)中，利比亞回應指控表示其應該涉及洛克比事件的恐怖分子活動。

<sup>47</sup> 《蒙特利爾公約》第十四條第一款闡明：“凡兩個或幾個締約國之間對本公約的解釋與實施發生爭端，經協商不能解決者，應於其中一方請求時，交付仲裁。凡從提起仲裁之日起，6個月內當事各國仍不能就仲裁組成達成協議者，任何一方得依法院規約將爭端提交國際法院。”

<sup>48</sup> 見聯合國文件S/PV/3033，1992年1月21日，104頁。

<sup>49</sup> 國際法院報告，利比亞對美國／英國案件，1992年。

封鎖。<sup>50</sup>

利比亞後來在致聯合國秘書長的信函中，指出他們已在法律容許範圍內，設法解決與英美兩國的爭執，接受在利比亞審判該兩名被指控的國民，或移送他們往第三國審判，亦不反對由蘇格蘭法院適用蘇格蘭法律審判。

### **立法和主張 — 利比亞**

利比亞《刑法典》和刑事訴訟法的內容，或多或少源於歐洲大陸法律，主要是法國法律和意大利法律。自 1969 年以來，曾按照基本的伊斯蘭法律和傳統利比亞法律作出修改。利比亞的刑事法律因而看似法意兩國法律加上一些伊斯蘭法律的混合體。

在引渡的問題上卻是相當清晰的，亦與世上其他刑法典的觀點分別不大。關於引渡的刑事訴訟程序和其他相關的國際問題，規定於《利比亞刑事訴訟法典》第四百九十條至第五百一十條。對於在本國領土內的國民，利比亞有保留其起訴主權，可不引渡國民到國家領土以外接受起訴。利比亞《刑法典》第六條規定，對於在外國領土犯罪的利比亞國民，當其返回利比亞時，利比亞有權檢控他。但是由 1977 年至 1987 年的利比亞高等法院年鑒可以看到，利比亞從沒有違反第四百九十三條 A 和第六條的規定，將國民引渡。

利比亞作為阿拉伯國家聯盟的成員，於 1957 年 5 月 19 日批准了 1952 年《提交罪犯條約》，該條約第七條規定，對於另一國的引渡請求，如被引渡的主體為該國的國民時，該國可選擇拒絕引渡。然而，被請求國因被請求的引渡主體為本國的國民，可選擇對他進行本國法律程序，或選擇予以引渡，這是或引渡或起訴（*aut dedere aut judicare*）的一項法律條款。

利比亞與英美之間沒有引渡條約，換言之，利比亞不受任何引渡國民往英美審判的多邊或雙邊條約所約束。但是，利比亞會受另一條約——《蒙特利爾公約》一些法律程序所約束。

利比亞是 1971 年《制止危害民用航空安全的非法行為公約》即《蒙特利爾公約》的締約國，英美兩國亦是。在是次事件中，利比亞一直遵從《蒙特利爾公約》作出法律爭拗。其法律觀點如下：

---

<sup>50</sup> 聯合國安全理事會通過另一項有關制裁的第 833 號決議，進一步向利比亞施加引渡壓力。

1. 根據公約第五條第二款規定，利比亞當局有提交兩名疑犯接受利比亞刑法制裁的責任。
2. 根據公約第六條第一款規定<sup>51</sup>，利比亞當局採取確保兩名疑犯隨傳隨到的措施，為跟進其他法律程序，將他們拘留羈押。
3. 根據公約第七條規定，利比亞當局對案件進行了初步調查。利比亞的法律主張與爭拗是根據條約第七條中的“或引渡或起訴”原則，即國家對被拘留的涉嫌違反民用航空法的罪犯，可自由地選擇是否將他引渡或以國內本地法起訴。
4. 利比亞聲稱美國和英國強制利比亞作出引渡的行為，違反了公約第八條第二款<sup>52</sup>。
5. 根據第十一條第一款規定，利比亞當局向英美兩國尋求司法協助，以圖跟進相關的司法協助。利比亞的觀點是，英美兩國必須與利比亞合作，並且接受利比亞已進行的司法活動，因為該條文規定：“各締約國……刑事訴訟程序上，應相互提供最大限度的協助。”
6. 根據公約第十四條第一款規定，利比亞當局向英美兩國請求仲裁措施，因為三個當事國對公約的實施與解釋未能達成共識。期後，利比亞選擇將案件訴之於國際法院，因為英美反對仲裁。（英國和美國認為利比亞引用第十四條是不正確。因為第十四條規定了六個月的等候期間，而該兩國認為利比亞未有遵守這六個月為等候期間便將案件提交國際法院。國際法院其中一名法官 Ni 在其裁判中肯定了這點。）

利比亞對洛克比案的觀點是：當問題未提升到聯合國安全理事會之前，僅是一個法律觀點。利比亞將案件視為一件涉及國際刑法規則簡單的刑事案件。這正好解釋了為甚麼利比亞將案件作為法律詮釋衝突而提上國際法院，而不是《聯合國憲章》的詮釋

<sup>51</sup> 《蒙特利爾公約》第六條第一款闡明：“凡在其境內發現案犯或所稱案犯的締約國，如判明情況有此需要，應對該人採取拘留或其他確保其隨傳隨到的措施。所採取的拘留及其他措施應符合該國法律規定，並不得超過為提起刑事訴訟或引渡所需要的期限。”

<sup>52</sup> 《蒙特利爾公約》第八條第二款闡明：“凡一締約國規定，只有訂有條約才能引渡者，當其接到與之無引渡條約的另一締約國的引渡請求時，可自行選擇是否將本公約當作對該犯罪實行引渡的法律根據。引渡應遵守被請求國法律規定的其他條件。”

衝突或國際法理學上見解的衝突。

由於安全理事會第 731 和 748 號決議而對利比亞實施經濟制裁後，利比亞的法律爭拗為二：

1. 堅持以《蒙特利爾公約》來解決案件。
2. 設法利用國際法（《聯合國憲章》和《國際法院規章》）迫使英國和美國接受使用《蒙特利爾公約》解決這案件。

實際上，利比亞將在國際法院的主張，是法律史上第一次將國際刑法結構上的合法性提了出來，質疑着聯合國安全理事會在起草國際刑法規則方面的法定權力。

### **立法和主張 — 美國／英國**

引渡作為英國和美國的一項一般規則，遵循世界各地均沿用的“或引渡或起訴”的原則。兩國的一般習慣，是在沒有條約的規定下，則既不請求亦不允許引渡。但在法律程序上則有顯示出若干的例外。

一般而言，如果美國作出起訴，美國是不會接受請求國的請求而作出引渡，而美國不會推動廢除該項原則，除非它被一系列國際法的規定修改成同等於引渡的性質。美國是否推動聯合國安全理事會作出法律可接受修改，則視乎以後的情況需要。根據英國法律，在沒有條約的規定下是不接受引渡的。

實際上，美國是 1971 年《蒙特利爾公約》，即《制止危害民用航空安全的非法行為公約》的締約國，美英兩國都是擬定該公約的主要驅動國，這意味着該條約的內容必須以政治及法律來配合引述實際的情況。《蒙特利爾公約》所給予的信息是，過去僅僅利用雙邊條約去處理劫機、機上炸彈等情況，並不足夠以應付。

但是，美國和英國在洛克比案上看法是，他們都認為兩名利比亞公民是利比亞的政府代理，因而將犯罪行為的責任歸咎於利比亞政府，令洛克比案成為聯合國安全理事會要處理的一個問題。所以，案件未被認定為以國際法可解決的單純犯罪行為，而是一個半政治問題。從案件的一開始，美國和英國就基於上述原因而拒絕對這個案件適用《蒙特利爾公約》。代之，他們利用《聯合國憲章》第七章就會員國對國際社會和平構成迫切危險的情況下，可使用武力或經濟制裁。這一點賦予美國和英國根據《聯合國憲章》第七章規定的法定權利。1991 年 11 月 27 日，藉着一份聯合聲明，對洛克比事件的處理方法由一件純粹的刑事案變為一件政治案，內容大致相同於其後的聯合國安全理事會第 731 號

(1992年1月21日)、第748號(1992年3月31日)和它們的重申決議第883號(1993年11月11日)。

1993年9月9日，美國和英國按照上述對案件的解決方法，通知國際法院，他們同意停止洛克比訴訟在國際法院中的“司法程序”。法院因而於翌日停止該程序，並將案件從法院的名單上除去。

### 洛克比被告的審判

2003年8月15日，作為與美國、英國和在洛克比空難中死者家屬的律師達成的協議的一部分，利比亞向聯合國安全理事會正式遞交一封函件，表示願意就利比亞官員對泛美航空103航班造成的破壞承擔責任。利比亞並且將27億美元存放在一間瑞士銀行的代管帳戶中，該數額足以向每個受害者的家庭賠償1千萬美元。利比亞同意當聯合國開始撤銷制裁時，向每個受害家庭先賠償4萬美元，餘款則於所有制裁撤銷時支付。美國和英國指出，利比亞的行動足夠讓聯合國撤銷制裁，但美國表明它會繼續留意利比亞的海外行動，為此會保留雙邊制裁為後盾。

2003年9月13日，安全理事會以13票對0票（法國和美國棄權）取消聯合國對利比亞的制裁。表決是在利比亞同意增加給予空難受害者賠償後作出。表決的直接作用不大，因為聯合國在四年前即利比亞決定引渡讓兩名疑犯接受審訊後，已暫停了對利比亞的制裁。無論如何，對利比亞來說，表決是邁向其結束長期國際孤立的另一步。

## 4 結論

關注到航空器在陸上及空中的安全，以及乘客的安全，本文中提到的三份公約都應顧及。在討論如何對不願意加入公約的國家實施制裁時，基於政治和經濟理由，在單純法律條款方面未能取得正面效果。<sup>53</sup>迄今，在請求引渡罪犯往航空器登記國這一點上，特別是當罪犯是被請求國的公民時，仍未有真正的進展。<sup>54</sup>然而，有趣的是，美國當局仍然堅持其夥伴國承擔雙邊協議，以便該三份刑事公約的規定得以適用。引渡大多數透過雙邊條約作出。在國際刑法範疇，現時是沒有全球性的引渡條約或公約。在條約或公約制度以外的引渡，目前只能透過所涉及國家之間的談判解決。在某些情況下，像在上文提及的洛克比案中，談判證明失敗，而結果是產生國家之間的國際衝突。一些法律專家因而提

<sup>53</sup> 見 Rutgers (上註13) 第VII章，16頁。

<sup>54</sup> 見 ICAO 特別大會的第20次會議（羅馬，1973年8月至9月）。

出了創設某種統一引渡問題的公約，以避免上述事情。

國際法協會於 1988 年通過的《引渡恐怖主義罪犯公約》草案，這代表着向國際間接受的一套與洛克比案有關事宜的引渡邁進一步。即使公約可引起關於引渡的國際憲法性的法律產生，但在國際刑法方面都是沒有多大用處的，因為公約草案沒有給恐怖主義行為作清徹的定義，並且把引渡排除在政治犯罪之外。另外，因為《人權憲章》和政治考慮，某些作出恐怖主義行為的人可能不被視為恐怖分子，但是另一國則對該行為作出政治上而不是法律上來考慮。然而，將法治從政治解放出來，服從於國際刑法，特別是航空方面的刑法被視為解決空中犯罪的一個較好的法律工具。我們必須廢除國際法整體上的古舊政治觀點。《聯合國憲章》的修改也許是邁向正確的法律方向的另一步。

為了擴大對國際民用航空的服務範圍，國際民用航空組織亦制定了一份《制止國際民用航空服務機場的非法暴力行為議定書》，這是一份特別的議定書附加於國際民用航空組織於一九八八年二月在蒙特利爾會議上所簽訂的《關於制止危害民用航空安全的非法行為的公約》。<sup>55</sup>

從法律角度看，在今日所根據的國際公約有關國際刑法的基礎上，對航空刑事法律作出分析已相當無效，其理由如下：

1. 聯合國安全理事會具政治動機的干預。
2. 對犯罪定義和刑事程序無法提出統一規定。
3. 對個人無法以國際刑法為目的而作出保護。

為了解決上述問題，我們應該採取進一步行動，以創設某類關於國際刑法以及具有共同法律基礎的國際法律共同體。我們亦應打開思路，就大多數與上述第 2 點及第 3 點有關的法律問題開放地接受各方面的意見，使航空刑事法律有所發展。然而，如果任何為解決第 2 點及第 3 點所指的國際刑法的法律問題首先以政治手段來解決，則會破壞我們現存的法律模式。

---

<sup>55</sup> 見 Bin Cheng, International Legal Instruments to Safeguard International Air Transport, 東京、海牙、蒙特利爾公約，以及一份關於在國際機場及航空安全領域的不法暴力的新文件；如何保障國際空運(1987 年 1 月 22-23 日在海牙和平宮舉行的會議) 23-46 頁。



## 5 參考書目

### 第一部分

1. Diederiks-Verschoor, *An Introduction to Air Law*, Kluwer Law and Taxation Publishers, Deventer/Netherlands, 1988
2. Werner Guldemann and Stefan Kaiser, *Future Air Navigation Systems, Legal and Institutional Aspects*, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht / Boston / London, 1993.
3. Marek Zylicz, *International Air Transport Law*, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht / Boston / London, 1992
4. Jacques Naveau, *International Air Transport in a Changing World*, Bruylant / Martinus Nijhoff Publishers, London / Dordrecht / Boston, 1989.
5. Nicolas Mateesco Matte, *Treatise on Air-Aeronautical Law*, Nicolas Mateesco Matte, Canada, 1981.
6. Ruwantissa I.R. Abeyratne, *Aviation Security, Legal and Regulatory Aspects*, Ashgate Publishing Ltd. England, 1998.
7. Tokyo Convention, *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft* signed at Tokyo 14 September 1963.
8. Warsaw Convention, *Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air*, Signed at Warsaw on 12 Oct 1929.
9. Guadalajara Convention 1961, *Convention Supplementary to the Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person other than the Contracting Carrier*, signed in Guadalajara on 18 September 1961.
10. Chicago Convention, *Convention on the International Civil Aviation*, signed at Chicago, on 7 December 1944.
11. The Hague Convention, *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft*, signed at the Hague on 16 December 1970.

### 第二部分

1. K.C. Joshi, *Hijacking – An International Crime*, Web-Journal, cite as 1971. 1 SCC (Jour) 36.

2. Andreas L. Paulus, Jurisprudence of the International Court of Justice, Lockerbie Case: Preliminary Objection.
3. Part 1, Chapter 14, Conceptual Challenges to International Law, legitimacy, Relevance and Justice.
4. International Court of Justice-Press Release 98/11 and 99/36, Questions of Interpretation and Application of the 1971 Montreal Convention arising from the Aerial Incident at Lockerbie, 1 Apr. 1988 and 1 July 1999 respectively, Website address of the court: <http://www.icj-cij.org>.
5. Safia Aoude, The Lockerbie Legality, What Went Wrong in International Criminal Law? MATHABA.NET.
6. A Commentary by Alexandra D.R. Kindbom, Interpreting 'recklessly and with knowledge' and 'November case of the month-Title to Sue and Notice' under Art 25 and Art 26 of the Warsaw Convention, [forwarderlaw.com](http://forwarderlaw.com).

