

飛行員可以豁免於過失嗎？

從國際海洋法角度思考 飛行員組織秉持的「國際慣例」是否構成「習慣國際法」地位、是否超越國內法值得商榷

◎胡念祖

新 航空難事件之後，存活的三位外籍機師是否應受到我國司法管轄，並因業務過失致人於死而受到我國刑法的追訴，目前因我國檢方的觀點與國際飛行員組織所提出「國際慣例」之間有所不同，而引起爭議。筆者願意從國際海洋法的角度，提供一個兩造思考的方向。

船舶與飛行器一般，擁有特定單一國籍。因為船舶是一個「自足的個體」，不僅船籍國的整套法律適用於一船上，同時，藉著船長之職權，船籍國的法律並可執行於該船之上；因此，在一九八二年聯合國海洋法公約的明文「規定」及習慣國際法的「實踐」之下，港口國或沿海國少有對在其內水港口或領海之內的外籍船舶純粹的「內部事務」施加刑事及民事的管轄權。但這不表示，外籍船舶就可完全豁免於港口國或沿海國的管轄權。在數種情況之下，包括「罪行後果及於港口（或沿海）國」，港口國或沿海國仍有刑事、民事管轄之權，包括罪行之調查、逮捕在內。

新航空難發生於法律地位屬我國絕對主權的陸地（空港），且機師在執行其職務之時，雖非故意，但在「應注意」，並能注意，而不注意」的「過失」下，致多數人於死，此罪行本身的重量（gravity），以及犯罪後果及於港口國的情況，依照國際海洋法的法理推論，已足以構成港口國對行為人（即三名外籍機師）施加刑事（亦可包含民事）管轄權的條件。

國際飛行員組織之飛行員認為，機師與旅客相同的風險，所以在飛安事故發生後，「國際慣例」是採「無責主義」。若此理可行，則船舶之船長亦與其乘客相同的航行風險，在船難事故之後是否就「免其責」呢？答案恐怕不同。我國「海商法」第三十九條即明定「船長對於執行職務中之過失，應負責任，如主張無過失時，應負證明之責」，且在同章之中科以船長重大之責，包括「放棄船舶時，船長非將旅客海員救出，不得離船」，若違反此一責任，「處七年以下有期徒刑，因而致有死亡者，處三年以

上十年以下有期徒刑」。

新航機師有無盡力避免過失之發生，而得以主張無過失？或是有自行先行逃命而不盡救助乘客之責的情況發生？這些難道都不應該加以調查嗎？

嗎？難道機師之責就可輕於船長之責嗎？至於所謂「國際慣例」是否足以構成「習慣國際法」的地位，並因此而可超越國內法，亦是值得探討的議題。國際法上所謂「習慣」是指「一種明確且繼續從事某種行為的習性，此一習性是源於堅信，根據國際法，這些行為是義務或是權利」，且國際法院判例認為「依賴習慣的一方……必須證明此一習慣建立到已成為對另一方產生約束的狀態」。飛行員所主張的國際慣例在國際社會上的實踐是否已對我國產生一種國際法上的約束，並使得我國法院相信，我國有義務遵循此一「習慣國際法」，尚有待法院的認定。但至少到目前為止，我國檢察官似乎並不認為他們受到此種國際慣例的約束，而國際飛行員是否能有有效證明他們所主張的「國際慣例」已達到「習慣國際法」的地位，亦值得加以澄清。

（作者為中山大學海洋政策研究中心主任、中華民國海洋事務與政策協會秘書長）

飛行員 可以豁免於過失嗎？

從國際海洋法角度思考 飛行員組織秉持的「國際慣例」是否構成「習慣國際法」地位、是否超越國內法 值得商榷

胡念祖

新航空難事件之後，存活的三位外籍機師是否應受到我國司法管轄，並因業務過失致人於死而受到我國刑法的追訴，目前因我國檢方的觀點與國際飛行員組織所提出「國際慣例」之間有所不同，而引起爭議。筆者願意從國際海洋法的角度，提供一個兩造思考的方向。

船舶與飛航器一般，擁有特定單一國籍。因為船舶是一個「自足的個體」，不僅船籍國的整套法律適用於一船之上，同時，藉著船長之職權，船籍國的法律並可執行於該船之上；因此，在一九八二年聯合國海洋法公約的明文「規定」及習慣國際法的「實踐」之下，港口國或沿海國少有對在其內水港口或領海之內船舶純粹的「內部事務」施加刑事及民事的管轄權。但這不表示，外籍船舶就可完全豁免於港口國或沿海國的管轄權。在數種情況之下，包括「罪行後果及於港口（或沿海）國」，港口國或沿海國仍有刑事、民事管轄之權，包括罪行之調查、逮捕在內。

新航空難發生於法律地位屬我國絕對主權的陸地「空港」，且機師在執行其職務之時，雖非故意，但在「應注意，並能注意，而不注意」的「過失」下，致多數人於死，此罪行本身的重量（gravity），以及犯罪後果及於港口國的情況，依照國際海洋法的法理推論，已足以構成港口國對行為人（即三名外籍機師）施加刑事（亦可包含民事）管轄權的條件。

國際飛行員組織之飛行員認為，機師與旅客冒相同的風險，所以在飛安事故發生後，「國際慣例」是採「無責主義」。若此理可行，則船舶之船長亦與其乘客冒相同的航行風險，在船難事故之後是否就

「免其責」呢？答案恐怕不同。我國「海商法」第三十九條即明定「船長對於執行職務中之過失，應負責任，如主張無過失時，應負證明之責」，且在同章之中科以船長重大之責，包括「放棄船舶時，船長非將旅客海員救出，不得離船」，若違反此一責任，「處七年以下有期徒刑，因而致有死亡者，處三年以上十年以下有期徒刑」。新航機師有無盡力避免過失之發生，而得以主張無過失？或是有自行先行逃命而不盡救助乘客之責的情況發生？這些難道都不應該加以調查嗎？難道機師之責就可輕於船長之責嗎？

至於所謂「國際慣例」是否足以構成「習慣國際法」的地位，並因此而可超越國內法，亦是值得探討的議題。國際法上所謂「習慣」是指「一種明確且繼續從事某種行為的習性，此一習性是源於堅信，根據國際法，這些行為是義務或是權利」，且國際法院判例認為「依賴習慣的一方……必須證明此一習慣建立到已成為對另一方產生約束的狀態」。飛行員所主張的國際慣例在國際社會上的實踐是否已對我國產生一種國際法上的約束，並使得我國法院相信，我國有義務遵循此一「習慣國際法」，尚有待法院的認定。但至少到目前為止，我國檢察官似乎並不認為他們受到此種國際慣例的約束，而國際飛行員是否能有效證明他們所主張的「國際慣例」已達到「習慣國際法」的地位，亦值得加以澄清。

〈作者為中山大學海洋政策研究中心主任、中華民國海洋事務與政策協會秘書長〉