

民航法規

澳門民航法律制度介紹*

José Tomás Gouveia Enes Baganha **

澳門作為國際航空法主體的簡介

根據葡萄牙共和國憲法第二九二條第一款，“澳門地區仍受葡萄牙行政管理時，由適合其特別情況之通則約束。”

一九八七年三月二十六日簽署的《中葡聯合聲明》規定葡萄牙的管治於一九九九年十二月二十日終止。

澳門組織章程（EOM）規定，澳門地區為一公法人，享有行政、經濟、財政及立法自治權（第二條）；擁有本身管理機關（第四條）。

本地區本身管理機關的立法權限範圍包括未保留予共和國主權機關的事宜（EOM 第十三條第一款及第三十條第一款c項）。

在國際關係方面，EOM 第三條第二款規定“與外國發生關係及締結國際協定或國際公約時，代表澳門之權限屬共和國總統，而涉及專屬本地區利益的事宜，共和國總統得將代表澳門之權限授予總督”，而同條第三款則規定“未授予上款所指之權限而締結的國際協定或國際公約在當地施行時，應先聽取當地本身管理機關的意見”。如眾周知，所謂本身管理機關指的是總督及立法會。

* 撰於一九九六年一月的文章。

本文純屬個人意見，因此，這些意見與澳門民用航空局的立場無關。

**澳門民用航空局副主任

在上述規定下，有權代表澳門與其他國家或地區簽訂空中運輸協定的實體為共和國總統或獲總統授予該權限的總督。

另一方面，鑑於一九八七年的《中葡聯合聲明》賦予聯合聯絡小組的多項職能，其中一項是“就兩國政府為使澳門特別行政區保持和發展對外經濟、文化等關係所需採取的行動進行磋商”，因而應留意，所有的協議及諒解備忘錄應以兩國政府於一九九三年六月二十五日同意的協議範本的形式提交予聯合聯絡小組。

要談談一九四四年芝加哥國際民航公約，該公約涉及例如航空安全、登記、批給准照、證書以及技術的重新確認等事宜。對於這公約，祇有主權國方得成為簽署國（公約第一一二條）。

在此等事宜上，澳門有很大的權限，而該權限是由葡萄牙共和國透過刊登於二月十四日第七期《澳門政府公報》的一月二十七日第23 / 94號法令轉移。

在國際民航組織內，包括澳門在內的葡萄牙代表權，由葡萄牙共和國通過民航總局負責直至一九九九年。

簡言之，正是在這個符合憲法的背景下，澳門一方面開始迅速地磋商及簽訂了一連串的空運協定；另一方面，亦為本身的民航法律體制奠定基礎，以便行使和履行本地區加入國際商務航空體制所帶來的權利和義務。

澳門的民航法律架構

我們現在闡述的，不是葡萄牙共和國以國際民航事宜為標的的、並遠在現有機場被視為一項必然計劃以前，在澳門零星頒佈的法規¹，亦非一九九四年內所頒佈的法規，這些法規由於其內容屬高度技術性²，對描述我們稱之為澳門民航法律制度的特徵無有幫助。

在本地區作為國際航空法主體所具備的特徵這方面，我們留意到，民航範疇的國際權利和義務等事宜的前提是以主權權力為根本概念，整體來說，澳門在此等事宜上並未具備生就的權力。

適用的國際規定把在國際上有效並為其他國家承認的作出行為的權力和發出文件的權力（航空器、飛航人員和空運經營人等的執照及資格證明以及航空器的登記）保留予主權國家。

1. 一月三十日第53 / 74號訓令核准關於航空規則的規章。《澳門政府公報》第九期，一九七四年三月二日。

一月三十日第54 / 74號訓令核准關於空中交通服務規則的規章。《澳門政府公報》第九期，一九七四年三月二日。

第十六期《澳門政府公報》刊登的核准超輕航空器的四月二十二日第27/91/M號法令。

2. 第二十九期《澳門政府公報》的七月十八日第36 / 4 / 9 M號法令設立了本地區航空簡化手續及安全委員會，並確定其成員及職責，目的在於籌備簡化空運手續的各種制度以及籌備按照預計於一九九五年間啟用的澳門國際機場而定立的有關安全計劃。

第四十五期《澳門政府公報》的十一月七日第52 / 94 / M號法令設立了澳門國際機場周邊區域的航空役權以及民用航空輔助設施。

直到一九九九年為止，就澳門而擔當該方面的職責，屬葡萄牙政府的責任。但透過由上述的一月二十七日第23 / 94號法令所訂立的轉移機制，有關權限轉由澳門當局行使。正確來說，該等權限屬葡萄牙政府所有。

因此，這項法規在本地區法律體制中具有一項戰略價值，因為，透過由葡萄牙共和國把有關權限的行使權轉移給澳門，本地區在民航事宜上被賦予適當的組織和運作自主權，按澳門特別行政區基本法的規定³，這在一九九九年以後也是容許的。

該法令明確規定“澳門行政當局有權為空運經營人、航空設備及飛航人員發出執照及證書之文件”（第一條）。另一方面，澳門行政當局有權批給航空器註冊證書，並在澳門範圍內保持及更新“國家航空登記”的序列（第二條）。

這項派生出來的，在一九九九年以後仍然有效的立法和進行規範的權限，與行政當局在不同的公共管理領域以類似方式行使的其他專屬權限並無分別，因為都必須遵守一九八七年簽立的聯合聲明的原則。然而在民航方面，一九九三年六月二十五日的會談紀要明確指出了有關情況，聲明“澳門政府在制定在澳門實施的關於民航的規範、規章及規定時，應使之符合澳門的地位”（第七點）。

在這個情況下，提及澳門的地位所意味的是在過渡期內所制定的關於民航的法例，一方面應符合聯合聲明的原則，另一方面應考慮澳門並不具備與對外關係息息相關的主權權力的事實。對外關係是國家的特權。

澳門的民航法律制度

國際民航，尤其在國際空運方面，要求各國制定涵蓋面廣的綜合性法規體系，該等法規須在內部法律體制中體現出國際間訂定的旨在保障安全、技術協調、客流方便、空中貨運及郵遞的制度⁴。

在這方面，澳門處於一個特殊和不利的地位。由於澳門不是國家（正是這個原因，其政治—法律地位令其不能要求成為國際航空組織的成員），不能在國際上要求權利，亦不能履行從國際法的條文產生的義務。這些條文也不可納入內部法律體制中。但在今天，這些條文因需要而已存在，原因不單是空運關係的規定的協調問題，主要是在國際上，外國政府、運輸人和一般公眾對在開始形成階段的澳門民航體制的信譽問題。

基於這些理由，無可避免地須制定適用於經營人及其他涉及國際空運的主體的內部法例。

-
3. 基本法第四十七條：“澳門特別行政區”政府如得到中央人民政府特別許可，可自行制定各種民航管理制度。
 4. 根據第三十七條，國際航空組織“得按需要定期採用和修訂規定和建議的慣例以及關於一系列特別事宜的國際程序。”此等事宜指的是包括了有關公約的十八份附件的事宜。此等規定並無絕對強制性，因為有關國家有自由按照有關的通知機制而不予遵守。倘屬規定，則某些規則（關於物料、人員、航空程序）的劃一實施是航空安全性和規則性所必需的。而建議的慣例指的是其劃一實施可望航空達致安全性和規則性的慣例。

澳門空運規範不足、缺乏技術資源和高素質且極具經驗的人員以及存在語言上的困難等獨有的情況，很快突顯出不可能在澳門國際機場開幕前的短暫時間內⁵為澳門制定出有廣度和深度的法例，而這類法例，在一般情況下需經長時間的空運演變才能形成。

另一方面上述困難因一九九三年六月二十五日的聯合聯絡小組會紀載明“澳門就民航管理所制定並應透過立法行為通過⁶的規則、規章和規定，應事先與中國民航局（CAAC）磋商”的承諾，而多增一重困難⁷。磋商是透過聯合聯絡小組按照程序規定和所定的進程表進行，該等規定和進程表，整體規範雙邊性質的外交工作。

在這情況下，八月七日第36 / 95號法令所賦予的立法選擇，是把隨著澳門國際機場投入運作而出現的民航制度的各類業務須遵守的原則收納至該法規內，而大量的適用法律制度則由執行訓令予以規定，該等法律制度按照優先順序和可動用資源，在既定期限內頒佈。

這項法規訂定了關於澳門國際機場的運作條件、飛航技術人員執照的發出、空運經營條件以及有關經營人的資格證明等方面的一般規範性總則。應特別一提該法規亦以已建立的法律原則以及適當保險制度的必需要求為基礎，訂定了空運經營固有的客觀民事責任制度。

亦必須指出，無論是綱要法規或其技術規範，都是依據各主要國際民航公約⁸的原則、規則和建議而形成的，希望將上述公約的適用性延伸至澳門就必須立法。

5. 當初預計澳門國際機場於一九九五年夏季開放予商務交通。但在該年中旬，有關日期確定為一九九五年十一月九日。

6. 根據《葡萄牙共和國憲法》第四十五條第一款，法律及法令屬立法行為（區立法命令所牽涉的是自治地區的特有利益的事宜）。

7. 中國民用航空局。

8. 該等公約如下，但祇列舉其主要的內容：

“一九二九年十月十二日於華沙簽署的統一若干關於國際航空運輸規則的公約及有關的議定書”。其透過刊登於一九九五年十二月十一日第五十期《澳門政府公報》的九五年十一月二十五日共和國部長會議主席團第72 / 95號規範性批示延伸至澳門。

“國際民用航空公約”。

嚴格來說，芝加哥公約原本本，如眾周知已於一九七四年延伸至澳門。同樣延伸至澳門的還有其附件1（一九六七年）、2和4（一九七四年）以及9（一九六六年）。然而，鑑於當時有足夠為使訂正條文或引入新條文生效所需數目的國家的追認，該文本作出了若干訂正（第四十五條、第四十八條a項、第五十六、六十一及新舊兩個版本的第九十三條），因此有必要透過《澳門政府公報》的有關公佈確定其在澳門的適用。而已公佈的附件則過時已久。

現正期待於短期內按照部長會議主席團一九九五年十一月十七日第73 / 95號規範性批示的決定，在《澳門政府公報》公佈該公約及有關附件。

在《葡萄牙共和國憲法》第八條第三款所指的條約得自動被接受的這項原則下，並配合有關公約第五十四條1項的規定，芝加哥公約附件的法律效力並不受制於有否被正式公佈。然而，第73 / 95號規範性批示却規定必須將之公佈，但目的僅為公告周知。

因此，該等附件可祇以英文在《政府公報》刊登而沒有葡文和中文版本。

該法規以十二項執行訓令的頒佈作為補充，其中九項差不多都按照既定期限頒佈⁹。有關訓令包括如下事宜：

- 許可不在本地區登記的航空器使用澳門國際機場制度；
- 為有關結算及徵收所定收費及規定的制度；
- 臨時從事乘客運輸的例外情況的特別制度；
- 澳門空中航行規章；
- 飛航人員准照的簽發及有關費用；
- 經營航空運輸的公司的最低公司資本；
- 經營人的技術部門的組成和運作方式，操作手冊的編排和內容；
- 簽發證明航空運輸經營人資格證明書的應付費用；
- 飛行服務及機組制度；
- 航空器的所有人或經營人的民事責任的限度；
- 為簽發適航證明書而作的保險；
- 違法行為、罰款和輕微違反程序的規則。

按照剛才所列舉的，我們正面對構成一個複雜而廣闊的規範網絡的一系列法例。雖然，這網絡確實有不完善之處，但完全與澳門民用航空的發展程度相配合，而且也能隨著時間的推移而發展及完善。

第36/95/M號法令中較為重要的層面

本人祇特別指出較為重要的兩三個層面：

1. 首先，該法令第四條指出“澳門國際機場之經營受國際民航組織（葡文縮寫為OACI）所提議之規定及慣例而引伸之最高安全及效率標準之約束”

立法者試圖以引用國際民航組織的技術規範的方式——以中立的立場——去保證在澳門國際機場正常操作範圍內的技術規範的適用範圍和切實執行所需的法律依據。這裏有兩個理由：一方面是為了確保澳門國際機場在國際民航中獲得確認所必需的經營質量；另一方面是在確定是否可以把民用航空公約適時地延伸至澳門的環節上，把一度出現的不明朗情況減少至某一程度。

2. 第二個要提出的層面是與從事航空運輸業務有關，即“從事把乘客、行李、貨物、郵件及郵包自澳門運出或運往澳門之航空運輸業務，取決於公共服務特許之給予”（第七條一款）。

9. 公佈為可航性證書的發出而設的保險制度的訓令正有待公佈。

在法例方面，法律準則所確定的解決辦法已隨着一九九五年三月八日所簽立的澳門國際機場的特許合同而付諸實行¹⁰。

然而，對我們來說，該法律準則因有關法規的無時限性質而留下一個值得關注的問題。

而且，更把一個特別的法律依據賦予澳門機場特許合同。該法律依據是與葡萄牙和中華人民共和國間就該合同一事所達成的諒解的政治依據相結合的。

因上述的各種理由，第七條二款重提國際民航組織所建議的規定及慣例。

3. 第三個要探討的是空運經營人的民事責任的層面，尤其關於適用於運輸人對使用者所負的民事責任及適用於航空器的所有人或經營人對第三者所負的民事責任的一般原則的訂定。

在對每個有關課題進行較仔細的探討之前，讓我們談談一些先要注意的事項。

該法規適用於為運輸乘客、行李、郵件及包括動物之貨物而使用航空器及在澳門民航基礎建設內經營或飛越澳門空域的經營人（第十九條）。

該法規亦適用於具以下條件的航空器的經營人：為了運輸乘客、行李、郵件及貨物在澳門國際機場操作，或在澳門直昇飛機場內操作、或其航空器在澳門航空交通^{↑1↑1}管制機關的技術責任約束下飛越澳門空域的航空器。該法律闡明舉凡被運輸的動物均視為貨物。另外，儘管該法律對此並無解釋性的說明，但貨物的概念不能不把快遞貨物也包括在內，因為快遞貨物已成為今天一項舉足輕重的貨物航空運輸的專門服務，而澳門正有優越的條件提供這項服務。

另一方面，引起事端而開啟法律規定要承擔責任的機制的航空器，在發生事故或意外的時刻，參與有償或無償的具體運輸操作，似乎並無必要。

最後，軍用的或類同的航空器則不受第十九條的適用範圍所約束，因為該等航空器並不是空運經營人的財產或完全不為任何空運經營人所據有。

3.1. 運輸人對使用者所負的民事責任

各國的法例對空運人的民事責任制度，打從客觀責任以至合同或幾乎屬刑事的責任，都顯示出很大的差異。

同時值得注意的是，某些法例視乎是運輸乘客或運輸商品而訂定不同的制度；而且，在一些國家內，某些法律體系，規定運輸人賠償的法定限度，有時更規定一些解除責任的條款。

10. 該法規的立法程序始於一九九五年一月二十六日，預期其完成應先於澳門航空公司的特許合同的簽立。然而，該立法程序不但異常複雜，而且受到意想不到的變化所制肘，因此該法規不能提前公佈。

11. 澳門空域的地理座標及海拔高度已有規定，並已在澳門AIP (Aeronautical Information Publication) 內公佈。對於那些前來澳門國際機場或直昇飛機場或自該等機場出發的航空器，或對於已獲准飛越該空域的航空器來說，這空域是屬於澳門航空交通管制機關的責任範圍。

在這情況下，必須要談談華沙公約。這是一項多邊的協定，其目的是把適用於空運人的國際法律單一化和把每個國家¹²的法律制度間的差異消除。

該公約力求規限國際間空運人在發生意外時或有的責任、方便受傷乘客的身體復原、統一協約國的法律適用以及文件的標準化。

為達到該等目的，這公約對空運人過錯的推定（第十七及十九條）作出規定和免除聲明異議人為此提出證據的責任¹³。應付的賠償金額的限度與過錯的推定是緊密相連的，空運人不得免除自己應負的責任，也不得訂定下限¹⁴。祇有在同時發生下列條件時，該公約方適用於運輸的經營：

- 一以有償或無償方式；
- 一用航空器；
- 一進行乘客、行李或商品的；
- 一國際運輸。

凡不能證實上述任一條件，都導致該公約的不適用，而在這情況下，適用的是國家法律。

解譯該公約適用性所必需的四個條件，本文和現時都是不適當的

然而，我們尚應花多點篇幅在經營國際運輸的要求的環節上，因為國際運輸對澳門而言是很重要的。

事實上，經營運輸的國際特徵，每每在該公約的適用範圍中是最凸顯的重點。

按照這公約的規定，運輸的起點和終點無論是設在兩個公約國的領土上或設在一個公約國的領土上，但後者必須規定在另一個即使是非公約國的領土上設有一個商業中途站，這類運輸方列為國際性。

-
12. 為統一與國際航空運輸有關的某些規則的公約是於一九二九年十月十二月在華沙簽訂的。修改該公約的議定書於一九五五年九月二十八日在海牙簽訂。葡萄牙於一九四七年三月二十日加入華沙公約，也是一九五五年九月二十八日議定書的簽署國之一。該議定書於一九六三年九月十六日獲得追認。中國加入華沙公約是在一九五八年七月二十日，當時有關的外交文件內有如下的聲明：華沙公約“將適用於全中國領土包括臺灣”。中國亦於一九七五年八月二十日加入海牙議定書。亦要在此順帶一提，該公約和議定書的適用已按照十一月十七日部長會議主席團第72 / 95號規範性批示的規定而延伸至澳門（該批示刊登於一九九五年十二月十一日第五十期《政府公報》）。
13. 所有的學者，在賦予特點予這類推定上是沒有劃一性的。對於 Lawrence Goldhirsch 教授來說，是運輸人責任的推定。在這意義的前提下，在美國就有很多的司法見解。對其他的教授來說，放在面前的是對過錯的推定，正如 Jacques Naveau 和 Marc Godfroid 提出論據說，倘若是對責任的推定，則受害人便應無需在所受損失和引起該項損害的事實間設定有因果關係的聯繫，但事實上是有這需要的。（Précis de Droit Aérien, Bruylant, Bruxelles 1988）。
14. 然而，這規則正有兩個不能忽視的偏差：第一個是對空運人有利的，就是容許他卸下責任，祇要顯示出他或他的代表已採取避免損害所需的措施便行。（公約的第二十條一款）；另一個偏差是容許原告提出該公約第二十五條所訂定關於空運人的特別過錯證據而撤除責任的限度。

公約的適用是取決於運輸合同的有關當事人的意願，很多時有關合同中有載明事項的情況。（雖然有時難以根據該合同提出證據）。

為了要結束探討華沙公約最令人觸目的層面，要談談內含民用航空活動法規所訂定的制度，但先要探討空運人責任的限度的一般情況。

按照一九二九年版的公約的規定，航空人的責任限度為一萬美元，這是指對引致乘客死亡或受傷的責任而言。一九五五年海牙議定書則把限度訂至二萬美元。但並非所有的公約國都簽訂這議定書。例如，美國拒絕簽署，其依據為新訂的金額仍遠遠不足適當保障其公民。

一九六六年，面對美國退出華沙公約的威脅的迫切情況，國際空運人同意把對飛往或來自美國的航班或以此地為中途站的航班的責任限度，提昇至七萬五千美元。至於人所熟知的滿地可協約，並不是國際性的協約，但卻是空運人之間的承諾，他們把對乘客死亡或遭到身體侵犯的責任規定了一個新的限度，其中把訴訟費及律師費包括在內（除了這些費用外，為五萬八千美元）¹⁵。

華沙 / 海牙公約所定的一般限度繼續適用於國際飛行，但不包括美國在內¹⁶。

因此，一旦公約國開始採用單方的措施以加強對國際乘客的保障時，該公約原來的目標，尤其是適用制度的國際性劃一化和責任限度，便即受到威脅。

在此情況下，國際空運人協會（IATA）採取主動召開了一次空運人的國際大會，希望能協商一個較高的責任限度。

該大會於六月十九日至二十三日在華盛頓舉行，終於就新的責任限度取得共識，定為250,000個特別提款權（DSE）單位，即相當於三十八萬美元¹⁷。

基此，新的責任限度就應凌駕於當時華沙公約所設定的制度，而華沙 / 海牙公約限度（\$10,000和20,000）則適用於不被包括在空運人協議內的情況（原則上，“華沙公約適用於現正討論的飛行”）。

一九九五年十月，國際空運人協會的會員大會在吉隆坡召開。其間，空運人追認作為指引執行空運人協議的決議，該協議所針對的是對第三者（或乘客）的民事責任。

-
15. 美國運輸廳（DOT）要求空運人提出簽署該協約的證明作為他們可向美國提供國際服務的主要條件。
 16. 然而，沒法阻止空運人，無論其是否一九六六年協約的成員，自行決定把責任的限度增至七萬五千美元。
 17. 提出250000DSE的金額是多個原因的。第一，該金額接近一九六六年滿地可協議、一九八一年危地馬拉議定書和一九七五年滿地可議定書（至今尚未生效）的金額，這是就通脹率而考慮的。第二，多個政府正考慮與該數目接近的責任限度，歐盟建議最低限度為250,000,DSE，與此同時，澳大利亞則要求其空運人把有關保險提高至260,000,DSE（相當於370,000美元）。然而，歐盟有意規定一個新的責任限度為600,000歐洲貨幣單位（\$775,000美元），但目前仍處於內部討論階段。

按照這協議的規定，空運人要放棄華沙公約的責任限度，而以所協同遵守以乘客住所法為基礎的有限度責任制度代之，因為可考慮不同的生命標準和國際空運人協會成員的法律制度的多樣性。

這個協議是一個解決方案，與現行的制度和一九九五年夏天在華盛頓就空運人責任所召開的大會所訂的協議草案截然不同。

然而，華沙公約的制度，尤其是保障空運人的方法，仍原封不動。

吉隆坡協議於一九九六年十一月一日生效。這個時刻無論對獲得美國政府和歐洲聯盟的通過或把運輸合同上運輸責任的新條件刊印在機票上來說，都是重要的。

我們已分析空運人民事責任的國際制度的目前情況，這當可作為我們即將要分析的澳門有關法律的背景。

該法規在第二十條一和二款規定一個原則，就是空運人即使無過錯，亦應對下列情況所引致的損失負責實現賠償的責任：

- 一由於意外而引致乘客死亡、受傷或其他身體上的傷害；
- 一行李及貨物的變質、遺失、毀滅或變壞；
- 一對於空運人預計及宣佈有關乘客、行李及貨物到達時間上的延誤。

首先，可發現立法者為空運人的客觀責任所定出的這個原則，不但與立法的主流並行不悖，而且非常適合本地區航空運輸發展的初級階段。這情況正與華沙公約的歷史依據相吻合。

然而，與祇適用於國際空中運輸的華沙公約相反的是，立法者認定空運人為“許可以航空器運輸乘客、行李、貨物和郵件之實體”（第二十條一款）而不論其是否屬國際的服務¹⁸。

獲得賠償的損害是華沙公約內所載明者，與華沙公約不適用於郵件的損害相同，澳門的法例規定對郵件損害的賠償（包括郵包），是按照郵政規章所載的規定辦理的（第二十條三款）。

關於空運人對賠償因死亡、受傷或任何其他身體上的損傷而致的損害（第二十條二款a項），每位空運人的責任最大限度規定為：汽車民事責任保險強制對每人之最低保險金額（第二十一條一款）。按照十一月二十八日第57 / 94 / M 號法令第六條一款的規定，輕型車輛對事故的賠償，現訂為七十五萬元澳門幣。按照這法規的效力，該金額將於一九九七年一月一日¹⁹提高至澳門幣一百萬元。

18. 我們可就此而自問，是否可因澳門地區的特徵，所有往澳門或自澳門出發的航空服務都是非國際性的，並不一定是如此的。祇要對澳門國際機場和直昇飛機場間直昇飛機的商業航空服務的可能性，以及香港和澳門分別於一九九七和一九九九年開始的政治結構的動力進行思考便足夠。同樣，由澳門往臺灣的空中服務亦不能倖免於這政治邏輯的局限。

19. 關於應負的責任限度為何，就有待有關的訓令公佈了。

按照下列情況的適用限度：

華沙公約 一萬美元 = 八萬元澳門幣

因不具備適用前提，特別是有關的飛行不符合“國際”要件而不能引用華沙公約的情況，得引用本地區的法律。

當然，這以澳門的法院是否有權限去審議有關的事宜或協約者是否同意它的適用為前提。

我們可以總結出，該法律責任限度高於華沙 / 海牙制度的限度；同時，於一九九七年開始，將接近一九六六年滿地可空運人協議的金額的兩倍。然而，仍遠遠不及一九九五年六月華盛頓國際空運人協會大會所協議的金額，而與我們前述的一九九五年十月吉隆坡會議的新方案更風馬不接。

關於因行李及貨物之變質、遺失、毀滅或變壞以及因對於空運人預計及宣佈有關乘客、行李及貨物到達時間上的延誤（分別載於第二十條二款b及c項）所引致的損害的賠償，與華沙公約所定的便沒有歧異了，因為該法律規定該兩種情況均準用華沙公約和一九五五年海牙議定書（第二十一條二款）所訂定的金額。因此，要簡明地解釋該適用制度。

第二十二條訂定的責任限度為每公斤250金法郎²⁰。但倘寄發人在寄發物品（經檢查的行李或貨物）時，特別聲明其較高價值和繳付空運人所要求的補充費用則除外。但空運人不能把責任的水平訂得低於華沙公約的水平。第二十二條又規定空運人對手提行李（“carry-on”，bags and purses）的責任限度為每一乘客為五千法郎，相當於四百美元。倘證實空運人或其僱員有嚴重過錯時，該金額方可被超過。

當接受行李時，空運人如果想站在華沙公約所定責任限度的有利位置時，他必須給予乘客一份華沙公約適用範圍的書面證明書。這份文件必須載明行李的數目和重量，以及華沙公約所包括的航空服務的聲明。倘空運人不履行遵守交給乘客一張票據（最少應以十號字印刷）的責任時，則不能運用華沙公約所定的責任限度。

關於貨物方面，空運人應提供一份運貨單（waybill），其中應載明安排的方式、有關貨物的識別、件數、尺寸和貨物的總體積。

最後，空運人因延誤（華沙公約第十九條）而致的損害，其所負責任可以達至十二萬五千金法郎或約一萬美元。祇是要注意的是，法院在運用華沙公約的規定上受到很大的限制，因請求延誤賠償是以起飛時或日為依據，這種見解亦包括取消的航班在內。

為使空運人的責任能落實，必須要發生損害事件，同時，利害關係人亦須證明延誤和損害間因果關係的聯繫。

然而，倘因空運人出售的機票較確實的機位為多，而且不能提供一個合理期限而令乘客不能佔一機位時，這便是不遵守運輸合同上的責任的一個例子。

海牙議定書 二萬美元 = 十六萬元澳門幣

澳門對每人的強制保險最低金額：

至今生效者：七十五萬元澳門幣 = 九萬三千七百五十美元

自九七年一月一日開始生效者：一百萬元澳門幣 = 十二萬五千美元

澳門幣與美元兌換率：一美元 = 八元澳門幣

20. 相當於900 / 1000黃金的65.5mg，亦相當於每磅九元七分美元或每公斤約二十美元。

這問題與華沙公約掛不上鉤，而應在協定的民事責任的原則中尋求解決。事實上，這並非航空運輸所提供的飛行所產生的危險，而祇是運輸組織問題上的危險²¹。

3.2. 航空器所有人或經營人的民事責任

航空器所有人或經營人對第三人負民事責任的法律性質按照各國法例的不同而出現極大的差別，且引出了確定適用法律這一問題²²。

為解決上述問題，於一九五二年十月七日在羅馬簽署了一份有關的公約。該公約設立了對在地面上遭受源於航空器墮下的物件損害的第三人負起責任的劃一制度²³。

然而，由於葡萄牙和中華人民共和國都不是“羅馬公約”的締約方，致使該公約難以在葡萄牙管治下的澳門適用，一九九九年後的短時間內亦然。因此，在有關問題上，第36 / 95 / M 號法令的規定便更形重要。

法律（第二十二條二款）規定航空器所有人或經營人，即使無過錯，亦應就航空器在飛行中或在地面上，對地面上的第三人所造成的損害負實現賠償的責任。這一規定，連同一款b項，設立了航空器註冊時登記的所有人具有該航空器經營人身份的推定，除非能提出相反的證明。

經營是指在航空器造成損害時使用該航空器和指揮航空器的航行。當航空器被交托予經營人的一名僱員時，經營人仍為負責人，此外，當航空器被不正當使用或航空器在某段期間內交托予第三人時，經營人仍為負責人。

簡言之，透過法律推定，航空器所有人即該航空器的經營人，能證明航空器經營人的身份為他人所擁有，則不在此限。

相對於客觀責任而言，法律限定了有關責任的最高總金額（第二十三條一款），不論受害人數多少，按航空器重量而定，並由十二月二十六日第328 / 95 / M 號訓令定出有關限度²⁴。

21. 德國最高法院，一九七八年九月二十日，航空法1979，第2條，第112頁。

22. Van Houtte, La responsabilité civile dans les transports aériens intérieurs et internationaux, 第91條及續後各條，第145頁。

23. 第一種損害的來源可以是飛行中的航空器；第二種可以是從航空器墮下的人、航空器的脫落物或因不可抗力所引致的棄卸物。另一方面，損害應發生於地面，並規定航空器或在公海的船隻具有有關註冊國的國籍。

基本原則是，損害是由於在另一同屬公約締約方的國家註冊的航空器造成。因此，公約的標的不包括由在一締約國註冊的航空器在該國地面造成的損害。

24. 第二條第一款：不論受害人數多少，航空器所有人或經營人的責任的最高總金額如下：

a) 澳門幣55,900,000元，但僅以航空器的著陸重量等於或低於5,000公斤為限；

b) 澳門幣119,800,000元，但僅以航空器的著陸重量高於5,000公斤但等於或低於10,000公斤為限；

c) 澳門幣279,600,000元，但僅以航空器的著陸重量高於10,000公斤但等於或低於澳門幣280,000公斤為限；

d) 澳門幣958,600,000元，但僅以航空器的著陸重量高於28000公斤但等於或低於澳門幣100,000公斤為限；

然而，如受害人證明所受損害是由於航空器所有人、經營人或其代表有過錯的作為或不作為所造成，則訓令所定出的責任限度不適用，且責任為無限（第36 / 95 / M號法令第二十三條第二款）。

第328 / 95 / M號訓令亦規定了解除航空器對於因自然現象、戰爭或武裝衝突等等而引致損害所負責任的若干原因（第四條）。

最後，如事故由受害人的單獨過錯所引致，訓令亦規定免除有關責任（第五條）。

3. 3. 強制民事責任保險

民航保險的目的是預先對運作安全提供保障、對造成的損害作出賠償和分散業務上的風險。為各有關方面設定財政責任時，法律選擇以最有效的途徑來貫徹上述目標，因為，假如事故是由投保人引起，有關的保金將大大提高。財政責任或至少是潛在的財政責任，成為鼓勵空運人以安全方式營運的強而有力的方法。

航空保險分為三種：第一種是對飛行中及 / 或在地面上的航空器受到的損害作出賠償的航空器主體保險；第二種是事故保險，賠償乘客及機組人員死亡或受傷等損害；最後一種是對第三人負的民事責任，即當第三人請求就飛行中或在地面上的航空器造成的死亡、受傷或財產損害作出賠償²⁵。

澳門的法律規定居住於澳門、住所設於澳門或主要商業活動以澳門為核心的空運人，以及在本地區登記的任何航空器所有人或經營人，必須根據綱要法規所定的條件及金額，訂立保險合同（第二十一條）。

上述的條件即上文闡述民事責任原則時所提及的，而金額即十二月二十六日第328 / 95 / M號訓令所定出的，上文亦已述及該訓令，其使第36 / 95 / M號法令訂定的法律原則得以執行。

e) 澳門幣1, 997, 100, 000元，但僅以航空器的著陸重量高於100, 000公斤但等於或低於170, 000公斤為限；

f) 澳門幣3, 275, 200, 000元，但僅以航空器的著陸重量高於170, 000公斤但等於或低於270, 000公斤為限；

g) 澳門幣4, 793, 000, 000元，倘航空器的著陸重量高於270, 000公斤。

25. 大型航空公司常以有關機隊為基礎作為一整體來制定其保險計劃，從而取得航空器的平均賠償金額。

根據有關北美洲各家航空公司的資料，我們可以說，機隊的年保險金額一般介於機隊價值的1 %至2 %之間。然而，因一九九五年吉隆坡國際空運人協議而增加的事故責任限度帶來的財政衝突則尚未明朗。見上文3. 1. 。

似乎主要趨向於認為除了小型的航空公司外，成本增加的衝突並不明顯。

在歐洲聯盟方面，委員會在公佈將責任限度提高至最少歐洲貨幣單位600, 000元（約等於澳門幣5, 600, 000元）的“有關空運人在航空事故中所負民事責任的委員會規章提案”時，發表了提案對歐洲中、小型航空公司的影響研究。研究指出現時用於民事責任保險的成本一般介乎於營運成本總額的0. 1 %至0. 2 %之間，並預計民事責任限度增至歐洲貨幣單位600, 000元將使保險成本增加至營運成本總額的0. 35 %。

由於在運作安全制度中具有積極的意義，綱要法規對航空器適航證明書的發出及使其重新有效，取決於民事責任保險證明書或保險單的呈交的規定亦應加以論述（第二十四條）。

這項規定的執行性規範由有待在特定期限內公佈的訓令訂定²⁶。

最後，必須指出的是，在澳門以外登記而在澳門國際機場或直昇機場營運的航空器，均受綱要法規對在澳門登記的航空器作出的相同規定所約束。因此，上述訓令草案的條文之一便具有重大作用，該條文賦予澳門民用航空局及依法取得經營澳門國際機場資格的實體查證有否符合法律規定的保險合同的權力。

我們檢視了澳門民用航空法例中比較重要的部分，包括一般的情況及有關民事責任的特別情況，並試圖就民事責任的問題，對照由適用於空中運輸的國際法法律文件構築而成的背景，突顯本地區法律制度的有關原則。

從國際層面而言，本課題的廣泛性及複雜性正好解釋了日後對其作深入鑽研的需要，更解釋了民事責任（乘客）方面的法律規範及合同等情況在近年起著明顯且具爭議性的演變。

26. 訓令草案規定保險合同應確保代表人的責任及就航空器的損害、盜竊或搶劫造成的損害實現賠償。

同時，規定適航證明書的日期不得超越所證明的航空器的保險證明書或保險單上的日期。

