



台灣加入國際民用航空組織的策略

●黃居正／國立清華大學科技法律研究所教授

「在我們這個時代，國際組織的程序，是動態國際關係中最重要的篇章」

—Inis L. Claude

壹、國際民用航空組織的歷史發展與組織特徵

在受到高度規範之前，人類也曾經歷過一段不受管制的「大飛行時代」。飛行活動屬於科學家與冒險家的個人實驗，竭盡可能地飛高、飛遠。不過，隨著航空技術之改良，原本在二維空間上緩慢進展的人類主體認知，被迅速立體化，開始威脅到傳統國族疆界的區劃方法，啟動了各主權國對飛航活動的規範意識。飛航活動之技術規格（例如航空器設計、製造與維修，機場與助航設施之安全基準，或是國際航路之規劃），主權國家對跨國飛航活動之必要因應措施（例如航空器與機場、空域之保安，國土之防疫衛生），以至於因事故所生之管轄衝突，都成為主權國關切的規範問題。而戰後因戰爭期間結晶化之民航技術—包括大型、遠程航空器如DC-3—大量導入民用，更使這些規範問題變得急迫¹。

二次大戰結束前，同盟國已經開始著手設計維持戰後國際政治與社會、經濟秩序的制度與組織。空域主權及其利用，自然也包括在內。1944年，全世界除軸心國外的幾乎所有國家（五十二個），在美國芝加哥參與制定《國際民用航空公約》（Convention on International Civil Aviation）」（以下簡稱《芝加哥公約》）²，並依該公約創設了「國際民用航空組織」（International Civil Aviation Organization，以下簡稱ICAO），使之擔負確保戰後國際航空在安全、穩定與效率方面之發展的任務。同時期在相同思維下所建立的國際組織，還有「國際貨幣基金」（International Monetary Fund，簡稱IMF）與「世界銀行」（World Bank）等³。

《芝加哥公約》在二十六個締約國批准與交存後生效，使得ICAO成立之時間，要早於聯合國。1948年聯合國成立以後，ICAO與其他更早成立的國際組織，如「國際電信聯盟」（ITU）、「世界勞工組織」（ILO）與「萬國郵政聯盟」（UPU），依據《聯合國



憲章》第57條，加入了聯合國，成為其所屬之「專門機構」（Specialized Agencies，簡稱SA）。也因此使得ICAO之會員數與聯合國會員同步增加，到目前為止，已有一百九十三個會員國⁴。由《芝加哥公約》揭示的目的看來，ICAO與戰後其他建構在多邊公約架構下的「政府間組織」相同，都是以協同聯合國合理化國際經濟與社會秩序，為其主要的功能⁵。

在治理結構上，ICAO是最早採取「三元組織結構」模式的國際組織。ICAO設有由全體會員國參與之「大會」（Assembly）、選任代表國組成之「理事會」（Council），以及執行日常必要行政事務之「秘書處」（Secretary General）三個主要治理機關。大會由全體會員國參加，至少每三年集會一次（《芝加哥公約》第48條）。但考量到國際民航事務有其即時性與恆常性，必須設置一個向大會負責、常設的理事會，來執行大會決議、規劃實現公約目標之方法並加以執行（《芝加哥公約》第50條、54條）。而秘書處則是提供組織營運所需要之行政支援。此一「三元組織結構」，也成為日後幾乎所有政府間國際組織仿效的治理模式。

由於是在聯合國前就成立的國際組織，ICAO的組織功能與其他1948年以後新設之「專門機構」不盡相同⁶。其中最大的差異，在於ICAO理事會擁有獨特的「立法功能」。雖然許多聯合國所屬「專門機構」也都被賦與立法功能，以履踐其協同實現公約之目標，且不限於諮詢或建議之性質⁷。例如制定與增修公約以規範締約國，或透過理事會制定「技術規則」（regulatory acts），與提出不具強制力的建議案或模範行為。不過，依據《芝加哥公約》第54條第12款，第38條與第90條，ICAO理事會所通過的立法，是對所有會員國直接生效的事後複決制，並不是像其他「專門機構」般，須先經大會通過後才能生拘束力。

貳、由國際民航組織之「政治性」理解台灣的加入問題

「國際組織是一種國家間的法律約定，但其文本不只是政治性的，也包含了經濟性的、社會性的與技術性的」⁸。雖曰如此，但要區別哪一個國際組織是「政治性」的或「非政治性」的，並不容易。

傳統論對於乙國際組織是否屬於「政治性」的，是以其章訂宗旨是否為處理「國際和平、安全」事務為目的。若組織創設之目的主要是為了處理社會事務（例如最低勞動條件）、人道主義（例如對非交戰人員之處置、照護）或是技術性議題（例如智慧財產權之種類與條件），就會被歸類為「非政治性」的組織。這種分類法，對所謂「政治性」採取的是最狹義的定義，僅有那些章訂宗旨與功能和「國際和平、安全」相關的國際組織，才會被認定為是屬於「政治性」的組織。

若依此最狹義的分類法，在聯合國成立前就被創設的國際組織，如前所述的「國際電信聯盟」、「世界勞工組織」、「萬國郵政聯盟」，甚至是ICAO，其章訂功能宗旨與



功能，確實都與「國際和平、安全」沒有直接關係，畢竟依該等組織之憲章，都是為了執行特定技術領域之功能而被創設。但只要從這些組織之實證歷史加以分析，就會發現，在其組織運作之程序中，各國都會基於自身之利益，提出各種主張與要求，而這些主張與要求之被滿足或協調增修，也都是為了避免影響「國際和平、安全」。因此，即使採取最狹義的定義，上述國際組織其實都與「政治性」脫離不了關係。

固然部分長期對聯合國所屬「專門機構」抱持其屬於「功能性」組織之實用主義觀點，會認為既然這些組織的創設宗旨與功能，都是「經濟、社會或技術」本質的，則在組織運作之過程中，即使涉及到國際政治問題，應該也都可以藉由各該組織之技術性手段，加以規避或解決。

不過，既然採取實用主義，就不能迴避在聯合國及其所屬組織在處理「經濟、社會或技術」議題時，所必須面對的政治因素。而且事實上，令政治因素介入「非政治性」國際組織之運作程序，正是多數國家願意藉由國際組織這個平台進行彼此合作的主要原因。

如同Leon Gordenker所說的，「欲理解聯合國所屬機構間之關係，不能忽略其彼此間就政治議題的互動關係」⁹。自成立始，ICAO的運作實務都說明了，即使是涉及技術議題，ICAO也無法擺脫會員國本身的政治立場與利益，最終還是必須為了維持「國際和平、安全」，而附從會員國藉由多數決做成的「政治性」選擇。除了最初處理西班牙佛朗哥政權之會員國地位問題，可以說完全是屬於政治導向的決策外¹⁰，在ICAO的歷史中最具代表性的「政治性」決定，就是配合1971年聯大2758號決議，處理「中華民國」會籍之過程。

聯大2758號決議做成後，「中華民國」在既有國際組織中之會員地位應如何處理？剛開始確實是個需要「政治性」手段加以安排的困局。在聯合國體系內關於「中華民國」會員地位的爭議，自始就是「中華民國」與中華人民共和國之間，對「（一個）中國（國家合法）代表權」的爭奪戰。並不是兩個會員國各自的會籍取得問題。

自1949年11月開始，已經在內戰中獲勝的中華人民共和國，就不斷透過蘇聯及其支持會員國，向聯大、聯合國秘書處與聯合國所屬國際組織，包括ICAO在內，發出蔣介石集團無權在聯合國繼續代表「中國人民」、中華人民共和國才是合法政府的聲明。其後聯大以76票對32票所通過之2758號決議，所說的也正是相同的意思：「承認中華人民共和國政府的代表是中國在聯合國組織的唯一合法代表……並立即把蔣介石的代表從它在聯合國組織及其所屬一切機構中所非法佔據的席位上驅逐出去……」。若僅是新會員國入會的問題，聯大僅需依憲章在該國取得安理會推薦後，做成普通多數決即可。又何須特別為一個符合憲章條件之新會員國的入會，做成特別決議？

同理也可解釋，為何會出現「中華民國」之會籍因中華人民共和國入會而喪失的現象。因為對於多數轉而承認、或新承認中華人民共和國的國家來說，其所不承認的「中



華民國」，並不是一個新獨立而未獲「（國家）承認」的國家，而是一個已經喪失代表國家主體資格，或被「解銷」（dissolution）、取代的政權。被驅逐的、事實上繼續由蔣介石政權之「中華民國」佔領的台灣，並未因此自我宣告成為乙獨立於中華人民共和國之外的國家，基於同理，也不會當然成為一個獨立於中華人民共和國之外的國家。畢竟蔣介石對外仍繼續宣稱是全中國國家之唯一合法代表，其不斷遞減的邦交國（包括美國在內），在未轉而承認中華人民共和國之前，也多半明示接受這個主張。

相同的問題發生在ICAO對「中華民國」會員地位的處理過程中。ICAO秘書處是在1950年5月28日，接獲中華人民共和國的通電，聲明「中國國民黨的反動殘餘黨羽，已經不再有資格代表中國人民，應從各種組織與會議中被驅逐出去」。不過就在同年5月31日，「中華民國」卻公告退出了《芝加哥公約》，並自一年後生效。ICAO因此面對到底應由誰來代表「中國國家」的困局。自ICAO大會第四會期開始，一直到1953年12月2日「中華民國」再次向美國交存所批准之《芝加哥公約》前，在ICAO大會中，都沒有任何「中國國家」之代表出席。雖然英國、印度、巴基斯坦與挪威都向ICAO秘書處表示，「中華民國」對《芝加哥公約》之退出與再次交存，應為無效，但由於美國對蔣介石政權的強力支持，ICAO仍立刻使「中華民國」的再次交存生效，並回復其會籍。

「中華民國」之所以在1950年5月公告退出《芝加哥公約》，是因為財政困難，無法繳納ICAO會員國之會費份額。特別是作為一個殘餘於台灣的「中國國家」主權，「中華民國」要繳納其所聲稱代表之全「中國國家」領土會費份額，確實無能負擔。當再次批准與交存《芝加哥公約》後，儘管受到其他會員國的嚴厲批評，「中華民國」仍被允許減少其會費份額，並得分年繳納所積欠之部分。也因如此，「中華民國」應否在1953年再次加入公約後，繼續在ICAO中合法代表全中國的爭議，從未平息過，聯大2758號決議的通過，只能算是處理該爭議的最高峰。

由於聯大2758號決議所涵蓋之範圍，包括「聯合國組織及其所屬一切機構」，ICAO基於以下理由，必須配合處理將「蔣介石的代表從它……所非法佔據的席位上驅逐出去」：一、依據《聯合國憲章》第58條，聯合國「應作成建議，以調整各專門機構之政策及工作」。二、聯大396號（V）決議，要求專門機構應考量大會關於特定問題之態度。三、依據聯合國與ICAO之（加入）協定第5條第1項，ICAO同意儘速使其機關配合聯合國所做成之正式建議。

不過，ICAO並無法基於《芝加哥公約》第93條之1之規定，處理被取代之「中華民國」的ICAO會員籍。因為依該條文，「（一）、一國如聯合國大會已建議將其政府排除出由聯合國建立或與聯合國有關之國際機構，即自動喪失國際民用航空組織會員國之資格。（二）、一國如已被開除出聯合國，即自動喪失國際民用航空組織會員國之資格，除非聯合國大會對其開除行動附有相反的建議」¹¹。但ICAO的「中國國家」會員資格，並不直接受聯大2758號決議之影響。因為既沒有會員國因此被建議排除在聯合國與ICAO



之外，也沒有會員國被開除出聯合國。「中國國家」仍繼續是ICAO的會員國，只是依據聯大2758號決議，必須由中華人民共和國來合法代表而已。所以聯大2758號決議並不當然拘束ICAO。何況聯大2758號決議通過時，ICAO並非在大會期間，如果聯大2758號決議是關於ICAO會員國會籍之得喪失變更問題，則屬於大會而非理事會之章訂職權，必須等待下屆大會才能做成決定。

顯然ICAO理事會基於「政治性」考量，無法等待兩年後的大會再處理聯大2758號決議。因此在理事會的第七十四會期，就逕行依據聯大396號（V）決議，通過了承認中華人民共和國為ICAO之「中國國家」唯一合法代表，並立即停止與在台北之「中華民國」政府所有聯繫與官方接觸，剝奪「中華民國」駐ICAO外交官之一切特權之決議。「中華民國」駐ICAO代表雖即向秘書處發出抗議信，但因為已經被理事會認定為非會員國之非國家，其所發送之相關文書，都被秘書處以不回應方式建檔處理。

基於相同原理，雖然驅逐了非法佔據ICAO席次的蔣介石政權，但在ICAO空出來的「中國國家」代表權，並無法由理事會或大會主動邀請中華人民共和國行使，仍須被動等待中華人民共和國之回應。也就是說，中國會籍之代表權既然並非重取得，自然由現在代表中國國家之中華人民共和國政府自行決定要何時行使，如何行使。中華人民共和國確實也一直等到了1974年，才藉由競逐理事會席次，正式參與了ICAO的運作。不過，中華人民共和國就《芝加哥公約》採取的，是「政府繼承」的方式。所以不但承認了「中華民國」在1944年對該公約之簽署，也承認「中華民國」在1946年對該公約之（第一次）批准。甚至承諾繼承「中華民國」所積欠未繳清之會費債務。

ICAO可說是最早對應聯大2758號決議驅逐「中華民國」代表之國際組織。這當然與中華人民共和國之選擇性競逐國際組織會籍有關。事實上，對於在章訂宗旨或會員籍條件設定上，與中華人民共和國之現階段政策或價值觀不相符的國際組織，中華人民共和國並不積極尋求立刻取代「中華民國」之代表權，例如「世界勞工組織」（ILO）或「國際原子能總署」（IAEA）。這些事實都益加驗證了ICAO作為「政治性」國際組織之本質。

如同前述，ICAO畢竟還是有相當屬於「經濟、社會或技術」本質的事務，必須面對事實上繼續存在的「中華民國」政治體。因為雖然轉承認中華人民共和國之國家，在與中華人民共和國之建交公報（如1972年「日本國政府與中華人民共和國政府之共同聲明」）中，都同時認知、甚至同意「中華民國」政府與其所代表的「中國國家」，已經被重新命名的中華人民共和國之新政府所取代、繼承。但不能否認，「中華民國」並未完全被消滅，其殘餘之主權還在以「台澎金馬」為領土範圍，繼續事實上治理不受中華人民共和國主權管轄的「政治體」（polity），而且許多承認中華人民共和國的國家，也仍允許其國民與台灣人民甚至「中華民國」政府進行包括飛航行為之商業交易。「中華民國」也還因此繼續掌管「台北飛航情報區」，控制東亞之重要航路。



從於1955年遷址到泰國曼谷的ICAO的「亞洲與太平洋辦公室」（Asia and Pacific Office）處理ICAO理事會驅逐「中華民國」決議之方法，就可以查知ICAO這種「政治性」決定與「非政治性」需求間的矛盾。「亞洲與太平洋辦公室」設置之目的，是為了協助ICAO於亞太區域之會員國（現在包括兩個中國特別行政區）規劃與實施「國際標準」（International Standard）與「建議措施及程序」（Recommended Practice and Procedure）（合稱為SARPs）、「導航服務程序」（PANS）及「區域導航計畫」。在理事會通過承認中華人民共和國為合法「中國國家」代表決議之時，「亞洲與太平洋辦公室」並無法逕行驅逐事實上繼續掌管「台北飛航情報區」的「中華民國」政府。因此僅能通令官員不得參加任何由「中華民國」出席之區域會議。或是僅留空位但技術性排除「中華民國」出席¹²。其後該辦公室也聲稱，在日常營運上，都有透過第三國向「中華民國」傳遞技術相關訊息。

參、台灣加入國際民用航空組織的法律策略

關於「中華民國」蔣介石政權在1949年戰敗、各國轉而承認中華人民共和國是代表全「中國國家」之唯一合法政府，到1971年聯大2758號決議，中華人民共和國與「中華民國」間的關係，究竟是「政府繼承」，還是「國家繼承」？殘餘在所佔領之台灣至今的「中華民國」政府，自己從來沒有說清楚。對這個問題的模糊態度，嚴重影響了對台灣能否與如何加入ICAO的法律評估。

2007年，日本最高法院在「光華寮案」判決中¹³，終於對「中華民國」與全「中國國家」二者間的關係，做出了明確的結論：「（日本國）已依『日中共同聲明』承認由中華人民共和國政府取代中華民國政府，為代表中國國家之政府，中國國家之國名也由『中華民國』變更為『中華人民共和國』，因此，『中華民國』所特命之全權大使之訴訟代表權，應隨之消滅」。也就是說，在聯合國、國際組織與雙邊承認中之「中國代表權」的取得，是中華人民共和國合法繼承「中華民國」政府之結果，前者同時將「中國國家」之名稱，由中華民國改變為中華人民共和國。並沒有兩個中國個別存在於台灣島以及台灣島以外之領土上，也沒有一個新成立、有別於中國國家之新國家。

這也可以解釋，基於「政府繼承」之原理，ICAO理事會雖驅逐了已經被繼承、無權繼續代表「中國國家」在ICAO中席次的蔣介石政權，卻無法主動邀請中華人民共和國行使其會員權利，因為中國國家繼續作為會員國之權利，並沒有變動，只能等待繼承「中華民國」政府之中華人民共和國政府，主動決定是否與何時參與ICAO的運作。另一方面，中華人民共和國就《芝加哥公約》所採取的，確實也是「政府繼承」、完全繼承的方式。其不但承認「中華民國」在1944年對該公約之簽署，也承認了「中華民國」在1946年對該公約之（第一次）批准。甚至承諾繼承「中華民國」所積欠ICAO未繳清之會費債務。



只有確認了中華人民共和國是以「政府繼承」之方式取代了「中華民國」，接下來才能正確處理在「中華民國」殘餘主權事實佔領下之台灣，能否與如何加入ICAO的問題。

如前所述，原本已批准加入《芝加哥公約》的「中華民國」，曾在1950年5月31日，公告退出《芝加哥公約》，並自一年後生效。原因是因為財政困難，無法以作為一個殘餘於台灣的「中國國家」主權，負責繳納所代表全「中國國家」領土範圍之會費份額。一直到與ICAO協議減少會費份額，並得分年繳納積欠會費後，才在1953年12月2日再次向美國交存《芝加哥公約》之批准文件，回復其會籍。此時重新批准並交存的國家主體，如果是一個與1950年5月退出公約之「中華民國」不同的國家，且不爭執其所代表的是「中國國家」，則可能與宣告完全繼承於1944年簽署並於1946年批准《芝加哥公約》之「中華民國」，屬於兩個不同的締約國。此時，1953年12月2日再次批准並合法交存《芝加哥公約》的「中華民國」，就有機會與1971年完全繼承「中華民國」之中華人民共和國，同時成為《芝加哥公約》之締約國。

以上的推想邏輯，是以1953年交存批准並重新加入ICAO的「中華民國」，自認不繼續代表「中國國家」，而是乙依盟軍亞洲戰區指揮官命令佔領台灣的新主權國家，且不否認中華人民共和國已經依完全繼承對中國大陸領土取得管領權力，作為前提。這個「時際法原則」的「關鍵的時間點」(the critical moment)，是在1953年ICAO秘書處接受「中華民國」之第二次批准與交存，並使之立刻生效的時刻。中華人民共和國在聯大通過2758號決議後，選擇繼承1944年之批准與1946年之交存，且並未否定1953年第二次批准交存之有效性，如此一來，就在國際法上平行創造了兩個《芝加哥公約》的締約國。

當然，在「關鍵時間點」所「結晶化的權利」，仍然有賴嗣後實踐的維持。「中華民國」在1953年以迄1971年，都沒有自我宣告為乙獨立於「中國國家」之外的國家，對外仍繼續宣稱是全中國國家之唯一合法代表，其邦交國也承認這種主張。使得自1953年二次批准與交存取得的「結晶化的權利」(締約國地位)，無法被維持。

同時，因為沒有自我宣告，也就沒有國家曾對「中華民國」與中華人民共和國實施雙重承認。連當時尚且承認「中華民國」為合法「中國國家」代表的美國，在1972年美中「上海公報」裡都已明白表示，認知且並不反對「海峽兩岸的所有中國人都認為世界上只有一個中國而台灣是中國的一部分」¹⁴。因此，這個本在1950年開始「結晶化的權利」，到了1978年美國轉而承認中華人民共和國後，其結晶化的成果完全被摧毀。1978年以後的美國司法實務，也證實了此一發展趨勢。在著名的「巴基斯坦國家銀行告中國國際商業銀行案」判決中¹⁵，美國紐約州法院即明確指出，(1979年制定的)《台灣關係法》，並沒有實質承認「中華民國」續行代表一部分「中國國家」的效果：「因為《台灣關係法》是在美國宣稱其將承認中華人民共和國為全中國之唯一合法代表後所制定，中國國際商業銀行所稱台灣關係法是意圖繼續維持1978年以前中華民國與美國間關係的說法，自屬無據」¹⁶。



以上事實都說明了，ICAO是一個「政治性」的國際組織，在處理中國代表權的歷史中，ICAO所做的都是「政治性」決策。即使ICAO的創設宗旨與功能確實存在有高度的「經濟、社會或技術」本質，其關於會員地位、會員合法代表權之決定，仍然都是「政治性」的決定。因此，除非台灣（或以任何一個新國家的名稱）能確認其不再代表「中國國家」之任何一部分，立意以一個新國家的身分，尋求取得新的會員地位，不然，所有基於技術需求對ICAO會員國的籲求，都必定是枉然，必定是徒勞。

錯過了前述1953年的「關鍵時間點」，台灣作為ICAO之新會員申請國所需面對的，是包括依《聯合國憲章》第58條，聯合國「應作成建議，以調整各專門機構之政策及工作」、聯大396號（V）決議，要求專門機構應考量大會關於特定問題之態度，以及聯合國與ICAO之（加入）協定第5條第1項，要求ICAO應儘速使其機關配合聯合國所做成之正式建議等等嚴格的制度困境。也就是說，作為一個高度「政治性」的國際組織，加上其會員國取得條件已經與聯合國會員國同步，要成為ICAO會員國，台灣勢必要先成為聯合國之會員國。當然也就必須面臨如何符合《聯合國憲章》第4條第2款，取得「安理會之推薦，並經大會決議」。前者存在有難以跨越的中國否決權障礙。

多數說認為，安理會的推薦，因為是進入大會表決前，新會員申請國須取得之必要條件，所以必須是來自安理會理事國的「積極的推薦」（affirmative recommendation）¹⁷，等同於承認常任理事國享有否決權。當然也有論者認為，依據「會籍普遍性原則」（principle of universality），安理會之成員無權就是否推薦新會員行使否決權，因為這不屬於憲章賦予常任理事國行使否決權之權限¹⁸。但不管在台灣申請入會的現實上，聯合國是採積極推薦說，還是無權否決說，前提都還是這個有別於1949年以後之「中華民國」的台灣，必須要明白地以一個新國家的身分，向聯合國申請取得新的會員地位，接下來關於聯合國所屬專門機構的會籍問題，基於其「政治性」本質，自然可迎刃而解。

【註釋】

1. 關於二次大戰前國際民用航空技術之發展歷史與對應規範需求，規範面參閱：S. Latchford, *Developments in the Codification of Private International Law*, 7 J. Air L. (1936:2) 202；事實概述參閱：J. M. Johnson, *Trends in Aviation Development*, 7 J. Air L. (1936:4) 541.
2. 《芝加哥公約》約文參閱：ICAO Doc. 7300/6 (1980)。
3. 關於國際民航組織制定之歷史背景，參閱：E. Sochor, *The Politics of International Aviation* (1991), at pp.3-7.
4. 《芝加哥公約》締約國資料，參閱：<<https://www.icao.int/MemberStates/Member%20States.Multilingual.pdf>>（最後閱覽日期：2021年10月11日）。
5. 參閱：K. Chen, *The Legal Status, Privileges and Immunities of the Specialized Agencies*,



- 42 Am. J. Int'l L. 900 (1948), at pp.900-902.
6. 參閱：M. Milde, *The Chicago Convention – After Forty Years*, IX Annual Air & Space L. 199 (1984), at pp.122-.
 7. 參閱：E. Klein, “United Nations, Specialized Agencies,” R. Bernhardt ed., *Encyclopedia of Public International Law: International Organizations* (1989) 349, at p.364。
 8. E. Sochor, *supra* note 3, at p.40.
 9. L. Gordenker ed., *The United Nations in International Politics* (1971), p.152.
 10. M. Milde, *International Air Law and ICAO* (2008), p.31.
 11. a. Notwithstanding the provisions of Articles 9 1,92 and 93 above:
 - (1) A State whose government the General Assembly of the United Nations has recommended be debarred from membership in international agencies established by or brought into relationship with the United Nations shall automatically cease to be a member of the International Civil Aviation Organization;
 - (2) A State which has been expelled from membership in the United Nations shall automatically cease to be a member of the International Civil Aviation Organization unless the General Assembly of the United Nations attaches to its act of expulsion a recommendation to the contrary.
 12. Donald E. Fink, “Diplomatic Status Poses ICAO Dilemma,” *Aviation Week & Space Technology*, 3 July 1978.
 13. 參閱，黃居正，〈判例國際公法I〉（台北：新學林，2013年），頁91。
 14. 66 DEPT ST. BULL. 435 (Mar. 20, 1972); 11 I.L.M. 443 (1972).
 15. Nat'l Bank of Pakistan v. Int'l Bank of Pakistan v. Int'l Commerce Bank of China, 1999 N.Y.L.J., Apr. 13, 1988 at 11; Nat'l Bank of Pakistan v. Int'l Commerce Bank of China, 543 N.Y.S.2d 601 (N.Y. App. Div. 1989).
 16. “Because the [TRA] was promulgated after the United States declared it would recognize the PRC as the sole legal government of China, there is no basis to support ICBC's contention that the act was intended to continue the pre-1978 status between the ROC and the United States.”
 17. Thomas D. Grant, *Admission to the United Nations – Charter Article 4 and the Rise of Universal Organization* (2009), p.15.
 18. El Salvadoran Interpretation, *Report of the Special Committee on Admission of New Members*, 25 June, 1953, A/2400, GAOR 8th session, annexes, agenda item 22 920.