英国与“两航案”的审断

——法律与政治双重视角下的考察

卢宇扬

〔摘要〕“两航起义”后，为争夺滞留香港的两航资产，陈纳德和美国民航公司将两航问题法律化，先后上诉至香港最高法院和英国枢密院司法委员会。衰落的英国不甘心放弃大国地位，试图利用“仲裁者”的身份影响东亚局势。香港最高法院两审均判美国民航公司败诉，但强调新中国中央人民政府只是获得两航资产的“占有权”而非“所有权”，意在阻止中央人民政府通过国有化的方式没收英国在港资产。“两航案”与英国工党政府“承认新中国”的对华政策密切相关，被认为是英国向新中国“释放善意”的机会，因此遭到国内反对党的批评，受到美国的压力。保守党在1951年大选中获胜，致使英国对华政策转向。英国枢密院司法委员会最终将两航资产改判给美国民航公司。“两航案”是英国尝试平衡中英关系和美英关系的典型案例，也具象地展现了在英国政治体制下法律如何独立于政治，又如何服务于政治。

〔关键词〕“两航案”；两航起义；陈纳德；香港最高法院；英国工党

〔中图分类号〕K27；K561.5 〔文献标识码〕A 〔文章编号〕1000－4769(2026)01－0199－11

1949年底内地政权鼎革之际，中国航空公司（以下简称“中航”）和中央航空公司（以下简称“央航”）的12架民航客机从香港启德机场起飞，划破天际，降落北京西郊机场和天津张贵庄机场，史称“两航起义”。但两航起义的飞机只是两航资产的一部分，还有包括71架飞机在内的诸多两航资产滞留香港。国民党旋即将两航资产非法“让售”给美国人陈纳德（C. Chennault）和魏劳尔（W. Willauer），陈、魏又将两航资产归属问题上诉至香港最高法院和英国枢密院司法委员会，使两航问题成为一起涉及新中国中央人民政府、国民党当局、美国和英国的国际案件，轰动一时。

“两航案”发轫于两航起义。关于两航起义的前期准备和起义过程，已有研究言甚详明。①近年来，学界对两航滞港资产问题更为关注，对英国迫于美国压力而改判的结果，国民党当局与陈纳德的“仓促合作”以及由两航事件波及的国民党官员任免问题有所探讨。②然而，既有研究缺少法律视角的审视。“两航案”是一起国际司法案件，法律是它的底色，如果不能理清诉讼过程，缺少对判决书的分析，两航事件的结果就成了无源之水、无本之木。不过，“两航案”又不只是法律案件。它发生于冷战初期，

〔作者简介〕卢宇扬（1993— ），山东师范大学历史文化学院世界史博士后流动站研究人员，山东 济南 250014。

① 蒋天然：《争取“两航”起义纪实》，《福建党史月刊》1994年第9期；刘树堂：《与〈初探〉商榷之一》，《航空史研究》1999年第4期；胡飞霞：《“两航起义”亲历记》，北京：西苑出版社，2012年。

② 黎荣：《新中国成立初期英国关于“两航”飞机问题的政策演变》，《历史教学（下半月刊）》2019年第6期；龚向东、张志云：《台湾当局与陈纳德在香港“两航”事件上的分歧，1949—1954）》，《广东社会科学》2022年第4期。

正值英国工党政府准备承认新中国之际，该案判决与英国对华政策有何种联系？又与其国内政治变化有怎样的关联？本文拟从法律与政治双重视角重审“两航案”，通过对该案诉讼过程和政治背景的系统梳理，解释香港最高法院将两航资产判给中央人民政府的内在考量，继而揭示英国枢密院司法委员会最终改判的深层逻辑。在回答法律与政治如何相互影响之问的同时，为理解1950年初中英缘何没有正式建交提供新的视角。

一、“两航案”诉讼过程和香港最高法院的初审逻辑

两航起义后，多数留在香港的两航员工心向内地，希望继续起义。部分员工将被迫卸下的飞机械件重新组装，以备随时北飞。①在一封计划发至北京报送中央人民政府外交部副部长李克农的电报中，中航留港员工代表王新章表示将“积极筹备复员，迁遣通航事宜……在人民政府领导下团结一致”，“为新中国民航事业努力”。②如无其他因素干涉，两航员工将陆续驾驶滞港的两航飞机北归内地。

国民党方面对两航起义始料未及。1949年9月26日，中华民国政府交通部民航局局长左纪彰曾向蒋介石表示，各民航公司之工作人员能“竭诚为公司服务”。③蒋介石得知两航起义消息后，认为这“表现政府之无人负责、一盘散沙、分崩离析之象”。④因此，两航公司的人事任免成为国共相争的焦点。11月12日，中央人民政府政务院总理周恩来任命参与两航起义的中航总经理刘敬宜、央航总经理陈卓林仍为两公司总经理。⑤11月22日，台湾当局发表声明称“任何刘敬宜和陈卓林签署的文件均属无效”，并称已任命沈德燮为“中航总经理”，戴安国为“央航总经理”。⑥11月24日，国民党授意沈、戴分别代表“中航”“央航”，向香港最高法院提起编号为517、518、519的三项诉讼，指控两航留港员工侵夺两航滞港财产，并获得香港最高法院的临时禁令，阻止两航员工将两航资产转移出香港。⑦而两航留港员工以相同方式申请针对台湾方面的临时禁令，香港最高法院一应照准。⑧

国民党深知其在大陆败退之际，已无力与中共争夺两航资产，只得通过“让售”两航资产的方式，将美国卷入其中，使两航问题复杂化。但是，“收购两航”的陈纳德根本没有足够资金，只好向美国中央情报局政策协调办公室请求帮助。美国政府虽然声称不打算直接介入此事，但暗中鼓励曾任罗斯福政府顾问的科克伦（T. Corcoran）在美国特拉华州组建民航公司（Civil Air Transport Incorporation），并让后者以私人身份帮助陈纳德争夺两航资产。美国国务院认为“这个问题与其说是对国民党的援助，不如说是美国对共产主义国家民用航空总体政策的展现”。⑨12月19日，陈纳德宣称将两航资产“转让”给科克伦的美国民航公司，后者便成为“两航案”中的原诉方。这种掩耳盗铃般的偷梁换柱未能瞒过时人，刘敬宜评价美国此举为“假买卖，真介入”。⑩

12月21日，香港最高法院首席法官捷臣爵士（Sir L. Gibson）就是否继续执行519号禁令举行听证

---

① 《叶公超致蒋介石电》，1949年11月15日，“外交部”档案11-10-07-03-032，台北：“中研院”近史所档案馆藏。

② 这封电报误发至时在重庆的国民党当局“外交部”。参见《香港机一科王新章发往北平电》，1949年11月11日，“外交部”档案11-10-07-03-032。

③ 《为缕呈民航现状及今后民航指导政策报请鉴核由》，1949年9月26日，“蒋介石总统”文物·航运（一）档案002-080112-002-001，第20页，台北：“国史馆”藏。

④ 蒋介石著，吕芳上、源流成主编：《蒋介石日记，1949》，台北：民国历史文化学社有限公司、“国史馆”，2023年，第339页。

⑤ 中共中央文献研究室编：《周恩来年谱，1949—1976》上，北京：中央文献出版社，2007年，第11页。

⑥ First Statement Sent to The Hong Kong Government, November 22, 1949, “外交部”档案11-10-07-03-032。

⑦ 《布伦南（J. Brennan）致叶公超电》，1950年2月16日，“外交部”档案11-10-07-03-033，台北：“中研院”近史所档案馆藏。

⑧ Foreign Office Circular Telegram - Chinese Civil Aircraft at Hong Kong, March 21, 1950, CAB129-39-11, National Archives of the United Kingdom (NAUK).

⑨ William Leary, *Perilous Missions: Civil Air Transport and the CIA Covert Operation in Asia*, Tuscaloosa, Alabama: University of Alabama Press, 2014, p. 94.

⑩ 刘敬宜：《斗法纪实——两航财产争夺案始末》，文史资料选辑编辑部编：《文史资料选辑——港澳台及海外来稿专辑》第14辑，北京：中国文史出版社，1988年，第28页。

会，并于12月30日决定继续执行禁令。[1]香港最高法院的禁令反映了彼时英国对华政策的踌躇不定。1948年12月，英国内阁制订了“保持立足点”的对华方针[2]，其基本内涵是尽可能与中共保持友好关系，以实现维护其东亚既得利益的战略；在具体行动中，英国试图通过置身事外的“中立”态度实现这种战略。英国舆论认为港府应将两航问题视作“中国内政问题”，对此应恪守的底线是“不做任何阻止飞机从香港起飞的决策”。[3]

然而，英国的政党政治注定其难以做到不干涉两航问题。英国在冷战初期并未因其国力衰落而甘心放弃大国地位，首相艾德礼（C. Attlee）及其工党同僚希望通过转变对外干预模式，以有限的国力更大程度地影响世界局势，彰显英国的“大国权威”。[4]1950年是英国的大选年，如何利用“两航案”发展中英关系，重塑英国在东亚的影响力，继而赢得1950年大选，是工党工作的重心和根本目标。英国议会中的反对党则将两航起义看作质询、责难工党政府的机会。保守党议员哈维（A. Harvey）认为工党政府严重失职，因为后者竟不知道启德机场有数百名支持中共的雇员。[5]与此同时，港府也遭到国民党的施压，香港总督葛量洪（A. Grantham）只好表示将“允为调查”。[6]

1950年1月5日，英国承认新中国合法地位前夕，美国民航公司对陈纳德和魏劳尔提起两项新的诉讼（即1950年第5号、第6号诉讼），要求后者交出两航资产。陈、魏则声称是支持中共的两航留港员工“霸占”两航滞港资产，才导致他们无法将资产交付给美国民航公司，并借此将王新章等两航留港员工作为“第三人”拉入诉讼。美国民航公司执行副总裁布伦南（J. Brennan）相信两航问题作为一个法律问题，美国方面将获得有利的判决，因为这是一个“有初步证据的案件”（prima facie case）。[7]但是，出乎美国人意料的是，该申请于1月7日被香港最高法院驳回，理由是美国民航公司没有举出陈、魏对两航资产具有所有权的证据，且香港最高法院认为目前各方均未实际拥有该资产。法院还表示，涉诉资产实际占有者两航员工的缺席是导致该申请不能成立的重要因素。布伦南的律师认为法官驳回其诉讼是出于“政治动机”，以此作为英国给新中国的“见面礼”。不过，1月21日，陈、魏在捷臣主持的听证会上成功获得一项命令，允许将两航留港员工作为“第三人”加入诉讼。[8]

与此同时，支持中央人民政府的两航留港员工向法院申请解除针对他们的禁令。关于这一申请的听证会于1月23日举行，捷臣表示希望为涉案各方“伸张正义”，并进行充分听证，但他不希望在进行听证之前法院无法控制两航资产。对英国而言，控制两航资产既是其维护“法律尊严”的方式，也是其争夺东亚话语权的筹码。在这场“自导自演”的诉讼中，原告美国民航公司和被告陈纳德、魏劳尔机关算尽，认为此举可以避免直接起诉两航留港员工以致案件不能成立的结果。美国民航公司提出的诉求为“以第三人阻止被告向原告公司交付资产为理由，要求第三人赔偿原告公司声明的财产损害”。[9]布伦南坚信香港最高法院允许将两航留港员工作为“第三人”加入诉讼中，本身就代表着法院倾向美国一方的态度。[10]因此，陈、魏和美国民航公司均对诉讼结果表示乐观。

然而，香港最高法院2月23日的判决给了陈纳德等人当头棒喝。在当日的判决书中，香港最高法院驳回美国民航公司的申请，并判决其败诉。英国已经承认新中国的合法地位是导致此判决结果的主

---

① Summary of Airlines Litigation in Hong Kong, February 16, 1950,“外交部”档案11-10-07-03-033。

② Memorandum of Cabinet - Recent Developments in the Civil War in China, December 9, 1948, CAB129-31-29, NAUK.

③ “Chinese Airways’ Defection,” *The Times*, November 11, 1949, p. 4.

④ Paul M. Kennedy, *The Rise and Fall of the Great Powers: Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000*, London: Unwin Hyman, 1988, p. 368.

⑤ Hong Kong (Chinese Aircraft), November 21, 1949, vol. 470, cc25-6, HC Deb, Hansard, NAUK.

⑥《叶公超向蒋介石报告内容》，1949年11月15日，“外交部”档案11-10-07-03-027，台北：“中研院”近史所档案馆藏。

⑦ Prima facie case意为“有表面证据的案件”，即“原告的举证有充分证据支持且足以推定被告责任，当被告无法提供相反证据时，可被认定为事实的案件”。参见E. A. Martin, *A Dictionary of Law*, Oxford: Oxford University Press, 2002, p. 379.

⑧ Summary of Airlines Litigation in Hong Kong, February 16, 1950,“外交部”档案11-10-07-03-033。

⑨ In the Supreme Court of Hong Kong Original Jurisdiction (Action No. 5 of 1950), February 23, 1950,“外交部”档案11-10-07-03-032。

⑩《布伦南（J. Brennan）致叶公超电》，1950年2月16日，“外交部”档案11-10-07-03-033。

要原因。中央人民政府为顺利接收两航滞港资产及应对“两航案”诉讼做了充分准备，聘请了梁敬陶、陈丕士等著名律师为两航留港员工辩护。①梁、陈等提出的首项辩护内容便是“对接管人的任命违反中央人民政府的主权豁免”。对此，捷臣表示，“主权豁免”是一项当事实如此时，法院必须遵守的法律准则。②捷臣的解释可视作英国政府对华政策在司法上的延伸。英国的法律属于“普通法系”，基本原则为“遵循先例”（State decisis）。捷臣引用上议院1939年“阿兰扎祖·门迪案”（The Arantzazu Mendi）中的判决，说明在涉及有关外国政府主权问题时，法院都必须依英国政府的态度进行审理。③正如英国著名法官阿特金勋爵（Lord J. Atkin）所言：“我们国家不能在这类问题上有两种声音，行政部门有一种说法，司法部门有另一种说法。”④英国政府表示从1950年1月6日凌晨起，不再承认“中华民国政府”为法律上的中国政府；与此同时，其承认新中国中央人民政府为法律上的中国政府。⑤显然，在2月23日“两航案”一审宣判时，英国认为中央人民政府是中国的唯一合法政府。捷臣又引用“克里斯蒂娜船舶案”（The Steamship Cristina）的判例来解释“主权豁免”，即法院不得将外国政府列为诉讼当事人，且“无论该合法政府是否参与诉讼程序，法院均不得通过诉讼程序扣押其所有或控制的财产。”⑥

已有研究在提到香港最高法院2月23日的初审判决时，缺少对判决书文本和语境的分析，较为简单地将“侵犯主权国家豁免权”视作判决的重点。诚然，“主权豁免”是香港最高法院给出的最能彰显“法律正义”的判决理由，但并非其内在核心考量。在香港最高法院2月23日的判决书中，“ownership”和“possession or control”被反复提及并相互比较，前者表示“所有权”，后者则表示“占有权”。⑦香港最高法院认为对“所有权”而言，“仅仅通过声明是不够的”，必须以“通常的方式”加以证明，即“需要在法律上具备所有权的证明”；而中央人民政府不是资产的所有者，“除非可以表明所有权通过法院认可的某种方式移交给中央人民政府”。香港最高法院认为中央人民政府具有的是两航滞港资产的“占有权”，因为“占有权不需要特别的证明，只要实际占有即可”。捷臣以怀特爵士（Lord R. Wright）在“克里斯蒂娜船舶案”的判决中所言表达香港最高法院的观点，即“没必要考虑被告以什么方式获得占有权，只要确定在做出豁免要求时，它实际占有财产就足够了”。香港最高法院因此认为中央人民政府关于两航资产“所有权”的“豁免权”并不成立，后者具有的是两航资产“占有权”的“豁免权”。⑧

由此看来，香港最高法院的这份一审判决书不像是宣布中央人民政府胜诉，反而如同在约束后者。捷臣为何反复强调中央人民政府只是获得两航资产的“占有权”而非“所有权”？其中原因正隐藏在判决书的文本之中。代表两航员工进行辩护的香港律师林炳良（P. Lam）提到，《中国人民政治协商会议共同纲领》是新中国具有宪法性质的文件，据此将对中航实现国有化。这一提议牵动了港英当局敏感的神经，捷臣用严厉的措辞质疑林炳良作为中国法律专家的资格，还表示即使中国法律规定将一些企业国有化，他也不相信中航属于这一类。捷臣并特别强调其“不能同意任何这样的国有化对有关香港的财产造成影响”。⑨此言一语道破香港最高法院审判的实质，即通过判决向中央人民政府声明，不要简单地

---

① 张胜航：《两航起义的前前后后》，文史资料选辑编辑部编：《文史资料选辑——港澳台及海外来稿专辑》第14辑，第16页。

② In the Supreme Court of Hong Kong Original Jurisdiction（Action No. 5 of 1950），February 23，1950，“外交部”档案11-10-07-03-032。

③ Government of The Republic of Spain v. S. S. Arantzazu Mendi，[1939] AC 256，Lexis Advance.

④ In the Supreme Court of Hong Kong Original Jurisdiction（Action No. 5 of 1950），February 23，1950，“外交部”档案11-10-07-03-032。

⑤ Foreign Office to Far Eastern Department，February 14，1950，FO371/83302，NAUK.

⑥ Compania Naviera Vascongada v. S. S. Cristina（The Cristina），[1938] AC 485，Lexis Advance.

⑦ 在《牛津法律词典》中，possession的词义为“实际控制财产，并有意将其作为自己的财产使用（无论正确与否）”。这就能清楚区分ownership和possession两词的本质区别，前者意为“所有权”，后者意为“占有权”。参见E. A. Martin，*A Dictionary of Law*，p. 371.

⑧ In the Supreme Court of Hong Kong Original Jurisdiction（Action No. 5 of 1950），February 23，1950，“外交部”档案11-10-07-03-032，台北：“中研院”近史所档案馆藏。

⑨ In the Supreme Court of Hong Kong Original Jurisdiction（Action No. 5 of 1950），February 23，1950，“外交部”档案11-10-07-03-032。

认为实际控制这些财产就可以获得这些财产的“所有权”，更不要试图对英国在香港的资产进行接收。早在1949年11月15日，陈纳德就曾对香港媒体说，他“怀疑中国共产党人将会尝试从英国人手里接收香港”，而且“就是现在”。①这是英国人最为担忧的局面，因此如何以“审判者”的特殊地位维持英国在香港的既得利益，成为英国在“两航案”审判过程中的核心考量。

不过，英国同时非常担心“如果港府出于不好的意念去保护美国利益”，中共和香港的工会可能会组织罢工，造成经济停滞，也可能会掐断来自中国内地的食物供给，从而对香港的繁荣和贸易造成灾难性影响。②事实上，中国人民解放军在内地的胜利确实极大地鼓舞了香港工人的斗争精神，给港府造成沉重压力。1949年11月至1950年1月，香港火柴、电车、电话等企业工人相继集体罢工③，英国因此必须“坚持法律公正并维护英国在世界范围内的名声”。④这为香港最高法院既判决美国民航公司败诉，同时反复强调中央人民政府只是拥有两航资产的“占有权”而非“所有权”提供了合理解释。

“两航案”使港英当局承受了巨大压力，香港最高法院初审判决结果的出台使港府如释重负。在发给英国殖民地部的电报中，葛量洪如是说：“随着事件在法律上的结束，我们似乎没有理由也没有必要阻止这些飞机离开。只要飞机停在这里，政治的窘境和安全的威胁就不会消失。我们希望这些飞机的离开和中国航线的开通能使启德机场的开支减少到正常数字。”⑤随着“两航案”初审判决结果的产生，港府之前颁布的禁令自然解除。利用这个时机，中航留港办事处等组织两航员工抢运多批两航器材到天津等地。这批设备后来用于创建太原民航机械修理厂等，为新中国民航事业提供了重要物质基础。⑥

二、英国的政治压力和“两航案”的上诉重审

1950年2月23日，香港最高法院做出初审判决的同日，英国大选结果出炉，工党仅以5个席位多数的微弱优势取胜。与五年前146个席位多数形成鲜明对比，工党的执政形势岌岌可危。在此背景下，“两航案”诉讼的初审判决成为衡量工党政府远东政策利弊得失的重要依据，英国议会对此展开激烈讨论。反对党多认为运回内地的飞机零件会被改装成军机，投入后续的战争中。保守党议员比米什（T. Beamish）甚至声称：“受苏联指挥的远东共产党人会用这些飞机设备运送空降部队。”部分英国媒体也持此观点，认为苏联顾问一直在培训包括航空部门在内的中共武装部队。⑦对此，工党议员帕顿（J. Paton）认为，比米什试图将英国与全世界共产主义国家对立起来，而民用飞机的零件从技术上讲绝不是军事武器。保守党议员拉德克利夫（C. Radclyffe）认为不应该否认“冷战已将世界一分为二”，并批评工党政府“在目前极其紧张的局势背景下，允许这些不管是民用还是军用飞机及其械件被运走是非常不明智的”。工党议员休斯（E. Hughes）认为保守党不断鼓吹冷战对立才会导致真正的战争，他指出：“只有当美国承诺不再武装国民党时，我们才能考虑美国对‘两航’问题的看法。无论我们是否喜欢共产主义，它就在那里。如果让这场冷战发展成热战，那将是整个英国无法承受的打击。”⑧

对英国而言，两航滞港资产问题与承认新中国后的建交问题密切相关。英国殖民地大臣格里菲斯（J. Griffiths）在备忘录中写道：“我们已经承认新中国，但直到现在也没有建立起正式外交关系。中央人民政府要求解决两个问题，其一是联合国地位问题，其二就是国民党在港资产问题（因此飞机无疑是一个核心问题）。在这种情况下，任何有利于美国的决定都可能影响英国对中国的全部政策。从我们承认新中国的合法地位到现在失败乃至于窘迫的外交处境已经对我们在中国的利益产生了负面影响，如果外交关系不能完全建立，英国的远东地位会受到更大影响。”⑨英国媒体也认为解决复杂的两航问题是

---

① “Property of Airlines – H. K. Government to Give Legal Protection,” *South China Morning Post*, November 15, 1949, p. 1.

② Cabinet Memorandum – Chinese Civil Aircraft at Hong Kong, April 3, 1950, CAB129-39-11.

③《团结一致要求改善待遇 港工人持续斗争》,《人民日报》1950年1月25日，第1版。

④ Cabinet Memorandum – Chinese Civil Aircraft at Hong Kong, April 3, 1950, CAB129-39-11.

⑤ From Hong Kong (Sir A. Grantham) to the Secretary of State for the Colonies, February 23, 1950, FO371/83302.

⑥ 李永：《刘敬宜传》，北京：中国文史出版社，2001年，第309页。

⑦ “Soviet Aid To China – Report of Aircraft,” *The Times*, April 8, 1950, p. 3.

⑧ Aircraft, Hong Kong (Disposal), March 31, 1950, vol. 473, cc741-94, HC Deb, Hansard, NAUK.

⑨ Memorandum by the Secretary of the State for the Colonies and the Minister of State – Chinese Civil Aircraft at Hong Kong, April 3, 1950, CAB129-39-11.

实现中英全面外交关系的先行条件之一。①承认新中国是工党政府重要的外交决策，“两航案”的初审判决正是工党政府向中央人民政府释放善意的表现。休斯说：“我们应该以各种方式向中国人表明，我们已经放弃了老式的帝国主义政策。这会为两国人民之间的和平与谅解开辟一条道路……他们都希望结束冷战。”②然而，这一决策在英国国内一直存在争议，尤其为保守党议员所反对。甘曼斯（D. Gammans）质询道：“英国承认新中国后在远东得到什么实际好处？”③部分英国政客认为在此问题上并未做到中英对等，因为在英国宣布承认新中国后，中央人民政府并未做出回应。拉德克利夫强调：“友谊是双向的，如果一方伸出友谊之手，而另一方没有握住，那是不够的。”比米什认为这种“追在新中国后面”的承认是不光彩的，有损大英帝国的尊严。④

除了国内政治压力之外，英国工党政府还面临国际政治的压力。退守台湾的国民党唯恐中央人民政府获得这些民航飞机并将其改装成军机，作为未来收复台湾的空中军事力量。得知美国民航公司败诉的消息后，国民党方面立刻致电其“驻美大使”顾维钧，一方面指责港府“袒护中共”，判决后果“殊为严重”；另一方面希望美国政府运用一切努力加以阻止。⑤与此同时，国民党军机于五天内三次轰炸深圳，给英国造成很大压力。⑥顾维钧回电称美政府已对英方“郑重表示异议”，但因此事关系司法案件，须暂观法院如何解决。⑦在美国国内，“麦卡锡主义”盛行，共和党人认为“美国在中国的失败”和杜鲁门（H. Truman）政府对中共的“纵容”是民主党的软肋，因此对杜鲁门和国务卿艾奇逊（D. Acheson）没有阻止英国方面将两航资产判给新中国的结果极为看重，并不断向白宫施压。⑧在国内政治的压力下，杜鲁门和艾奇逊不得不对英国展现出更为强硬的态度。2月25日，美国驻香港总领事蓝钦（K. Rankin）向葛量洪提出抗议。⑨部分受到美国“高压游说”的英国保守党议员也质问工党政府：“我们在接受美国援助的同时竟以这种方式报答他们？”⑩格里菲斯对此写道，在过去四个月中，英国承受着美国政府持续的压力；美国政府直截了当地警告英国驻美大使弗兰克斯（O. Franks），英国方面阻止中共的失败将会危及“马歇尔计划”的继续和军事援助项目。弗兰克斯还特别提醒：“一个有利于中共的决定将会导致严重的后果，不仅会影响英美关系，甚至会影响国务卿（艾奇逊）的个人地位，他的政治生涯正处于极其危险的状态。”⑪英国工党内阁对美国的态度表示担忧，因为“美国驻英大使曾得到保证，即美国的相关利益可以通过英国枢密院的法律程序得到保护，但如今结果却恰好相反”。⑫还有部分英国政客认为香港最高法院的判决将会导致其他殖民地的离心和英美关系的破裂。拉德克利夫认为英国对新中国的友好不仅会导致马来亚的独立，而且“令美国和其他盟友感到失望”。⑬对此，工党内阁无奈地表示，在任何情况下，英美关系都会受到影响，尽管美国把责任推给英国是不公正的。⑭

美国民航公司和陈纳德不服香港最高法院的一审判决，于3月8日向香港最高法院上诉法庭（Court of Appeal）提出上诉。陈纳德为此次上诉做了一系列准备，重点为要求国民党停止以“两航”名义继续

---

① “Disputed Ownership of Aircraft,” *The Times*, May 11, 1950, p. 5.

② Aircraft, Hong Kong (Disposal), March 31, 1950, vol. 473, cc741-94, HC Deb, Hansard.

③ China (Recognition), March 29, 1950, vol. 473, cc391-2, HC Deb, Hansard, NAUK.

④ Aircraft, Hong Kong (Disposal), March 31, 1950, vol. 473, cc741-94, HC Deb, Hansard.

⑤《“外交部”致顾维钧函》，1950年2月25日，顾维钧档案Koo-Box0161-G3-0082，复旦大学图书馆藏。

⑥ “Nationalist Raid,” *The Times*, February 27, 1950, p. 4.

⑦《顾维钧致“外交部”函》，1950年3月2日，顾维钧档案Koo-Box0161-G3-0081。

⑧ Victor S. Kaufman, “The United States, Britain and the CAT Controversy,” *Journal of Contemporary History* , vol. 40, no. 1 (January, 2005), p. 103.

⑨ “Grounded Chinese Aircraft - U. S. Representations,” *The Times*, February 27, 1950, p. 4.

⑩ Aircraft, Hong Kong (Disposal), March 31, 1950, vol. 473, cc741-94, HC Deb, Hansard.

⑪ Chinese Civil Aircraft at Hong Kong, Memorandum by the Secretary of State for the Colonies and the Minister of State, Print for the Cabinet, April 3, 1950, CAB129-39-11, NAUK.

⑫ China, Chinese Civil Aircraft in Hong Kong, Cabinet Memorandum, April 6, 1950, CAB128-17-19.

⑬ Aircraft, Hong Kong (Disposal), March 31, 1950, vol. 473, cc741-94, HC Deb, Hansard, NAUK.

⑭ Chinese Civil Aircraft at Hong Kong. Memorandum by the Secretary of the State for the Colonies and the Minister of State, Print for the Cabinet, April 3, 1950, CAB129-39-11.

活动。陈纳德强调，如果沈德燮依旧保留其办公地点和行政机构，将很难证明“中航所有权”已经转让。①陈纳德向台湾当局“交通部长”贺衷寒声明，如果继续以“两航”名义行事，会产生“严重后果和法律影响”，包括转让这些财产的合法性。②对此，台湾当局“外交部长”叶公超认为两航公司机构“仍属存在”确实令美国民航公司处境尴尬，“无以自圆其说”。但叶公超强调沈、戴二人在港时并未设立机构作任何不利美国民航之举动，“惟‘保管部’名义，使人误认两航事实上仍存在”，拟将清算机关改名为两航“移交委员会”。叶公超认为“此实为兼顾法律与事实之办法”。③贺衷寒也认为两航资产清算善后若干问题“不能无一机构主持”，但强调“对外不必过分揭示名义”，“以免妨碍诉讼之进行”。④可见，台湾方面和陈纳德及美国民航公司关于两航资产的“让售”既不合法也无正当程序，只是他们试图争夺两航资产的手段而已。

对于二审判决，美国舆论曾预测香港最高法院会妥协并采取折中方案，即将31架飞机判给中共，40架判给陈纳德和美国民航公司。但这种说法旋即为英国政府所驳斥，表示英国方面不会轻易屈服，并指出香港最高法院的一审判决完全是基于案件“司法方面”的考虑。⑤不过，英国还是在实际行动中做出妥协。4月2日，启德机场发生定时炸弹爆炸，7架两航飞机被炸毁。次日，葛量洪得到指示，依据他在《殖民地航空航行令》第60条中的权力，阻止两航飞机从香港起飞。⑥于是，两航滞港资产在事实上再被冻结。周恩来指出，港府一方面阻止两航飞机回到内地，另一方面又没有采取有效的措施保护两航资产。⑦同时，两航留港员工根据上级命令，将飞机拆解为械件，“化整为零”，悄悄运回内地。⑧港府则试图阻止这些行动。5月12日，港府在港口扣押了“哥萨克”号（H. M. S. Cossack）汽船，汽船上发现近4000箱飞机零件，这些零件是两航员工从停在启德机场的21架中航飞机上拆卸下来的。⑨这表现出英国此时夹在中美矛盾间的窘境和骑墙行为。同时，中央人民政府就飞机被扣留一事向香港最高法院要求赔偿；英国认为不应由港府支付任何此类损失的赔偿，而应由美国对这一系列行动的损失做出补偿。⑩英国此举等同于实际承认再次冻结两航滞港资产是受美国指示所为。

然而，5月13日，香港最高法院的二审判决再次让陈纳德等人大失所望，美国民航公司的上诉被逐一驳回。⑪代表美国民航公司在香港出庭的英国律师、国会议员蒙克顿爵士（Sir W. Monckton）认为本案首次要求英国法院裁决一个外国索赔者与其他国家政府之间的争端，此前均为其本国国民与其政府之间的诉讼。但香港最高法院指出这种区别对主权豁免原则适用条件没有影响，即该国主权地位一旦得到英国政府在法律上或事实上的承认，就不会受原告身份的影响。蒙克顿还提出，在此前的案件中，外国政府在诉讼令状发出之前已经拥有或控制了有关资产；而本诉讼是在英国政府承认中央人民政府之前提交的：令状是1月5日发出的，承认则是1月6日凌晨；而且两航资产滞留地香港并不是中央人民政府实际控制的地区，因此中央人民政府对两航资产没有权利。对此，香港最高法院指出，蒙克顿混淆了“实

---

① C. L. Chennault to Dr. George Yeh, April 21, 1950,“外交部”档案11-10-07-03-034，台北：“中研院”近史所档案馆藏。

② C. L. Chennault to General Ho Chung-han, April 21, 1950,“外交部”档案11-10-07-03-034。

③《关于中国、中央两航空公司于其资产让售后是否存在问题及我政府对此问题所应持态度案》，1950年5月9日，“外交部”档案11-10-07-03-034。

④《贺衷寒致叶公超电》，1950年5月15日，“外交部”档案11-10-07-03-034。

⑤“Damage to Chinese Aircraft - Hong Kong Inquiries,”*The Times*, April 4, 1950, p. 3.

⑥ 根据《殖民地航空航行令》第60条规定，总督有权以双重注册为理由扣留飞机，直到通过法律程序确定其中一个注册的有效性。详见 Chinese Civil Aircraft at Hong Kong. Memorandum by the Secretary of the State for the Colonies and the Minister of State, Print for the Cabinet, April 3, 1950, CAB129-39-11.

⑦《关于中国民航飞机在香港被炸毁事件的声明》，1950年4月3日，中共中央文献研究室、中央档案馆编：《建国以来周恩来文稿》第2册，北京：中央文献出版社，2008年，第264页。

⑧ 李永：《刘敬宜传》，第310页。

⑨“British Ship Rescued from Chinese-Action by H. M. S. Cossack off Amoy,”*The Times*, May 12, 1950, p. 3.

⑩ China, Chinese Civil Aircraft in Hong Kong, Cabinet Memorandum, April 24, 1950, CAB128-17-24, NAUK.

⑪ Civil Air Transport Incorporated v. Claire Lee Chennault and Whiting Willauer v. H. C. Wang and Others, [1950] HKCU 32, Lexis Advance.

际占有”和“权利”的概念，即“承认日期不是问题所在……只需确定它在提出豁免要求时占有该财产就足够了”。事实上，香港最高法院未提到一项最直接的关于占有权的证据：两航留港员工多支持中央人民政府，而他们实际控制两航滞港资产。蒙克顿认为两航留港员工是通过违背1949年的517号禁令对两航资产实现占有的，并质疑中央人民政府解雇国民党任命的两航董事行为的合法性。香港最高法院表示其不会调查中央人民政府在其领土上行动的有效性，并特别指出：“关于在法律上承认中央人民政府的效力问题，可参考‘海尔·塞拉西（H. Selassie）诉有线无线电权案’判决书：意大利国王作为阿比西尼亚皇帝，有权继承阿比西尼亚的国家公共财产，而此前海尔·塞拉西对该财产的所有权不再有效。”①因此，香港最高法院驳回美国民航公司的上诉，并判决由其承担诉讼费用。

香港最高法院的二审判决虽与其初审判决结果相同，但并不能因此忽视二审诉讼与判决的曲折过程。英国工党政府和香港最高法院虽然备受国内外压力，但在二审中还是坚持以法律视角审判两航案，并着重解释“占有权的豁免权”的提出条件以及英国“在法律上承认新中国”的效力问题，从侧面证明英国承认新中国的现实意义。不过，再次冻结两航滞港资产的禁令还是体现了战后国力衰退的英国在发展中英关系与维护美英关系之间犹豫不决。如葛量洪所言：“法律站在中国政府那面的，可是美国的利益团体施以压力迫使美国，国务院便插手这件事……英国政府便处于进退两难的地步。”②

三、英国枢密院改判的法律与政治考量

香港最高法院做出二审判决后，陈纳德、魏劳尔和美国民航公司继续上诉，告到英国枢密院司法委员会。③陈纳德等之所以“屡败屡战”，除政治抱负的驱动外，还有高昂诉讼费方面的压力。陈纳德致函国民党“外交部”时就称在诉讼中已支付52万美元。④这也成为其与台湾当局的主要矛盾来源。

英国枢密院最早插手两航案是于1950年5月10日颁布枢密院令，称香港最高法院虽然已经判决两航资产的占有权和控制权，但没有判决所有权，因此这些飞机不能飞行。英国舆论认为，这项枢密院令是要确保两航飞机继续停在启德机场，从而使英国拥有该案的主动权，但此举使英国与新中国建立全面外交关系的前景变得更加复杂。⑤英国枢密院的措辞与香港最高法院明显不同，虽然两者都强调占有权和所有权的不同，但后者认可占有权带来的既成事实，而前者以所有权之名再次扣押两航资产。枢密院令反映了英国工党政府的对外政策考量：英国不可能同时安抚新中国和美国。工党内阁认为如果颁布枢密院令，否决香港最高法院的判决，就有希望使美国政府满意；但如果维持现状不变，将不确定能否获得中央人民政府的信任。⑥颁布这则枢密院令之前，英国外交部和殖民部的法律顾问曾建议由美国政府事先支付一笔款项，以赔偿港英当局在这则枢密院令颁布后可能遭受的损害。但是，对比中英关系和美英关系后，英国工党政府决定放弃向美国政府索要赔偿，以避免被怀疑是在美国强迫下扣留飞机，从而违背枢密院令是为“国际正义”而非迫于强权压力而颁布的基本原则。⑦

事实上，对于颁布枢密院令的行为，英国国内争议颇大，连英国总检察长马修（T. Mathew）都认为判决最好在香港进行，并需要就事实问题提供证据。⑧格里菲斯也提到：“即使明确指出扣留这些飞机是为了提供一个在法庭上决定所有权的机会，但该命令的效果却是既剥夺中央人民政府在国际法下对法院管辖权的豁免权，又剥夺其对飞机的有效占有和控制权，而香港最高法院此前已认定这两者根本不

---

① Haile Selassie v. Cable and Wireless Ltd.，[1938] 3 All ER 384，Lexis Advance.

② 亚历山大·葛量洪：《葛量洪回忆录》，香港：广角镜出版社，1984年，第207页。

③ 英国枢密院司法委员会是英国司法机构，拥有英帝国内所有殖民地刑事和民事等各类案件的终审权，和英国议会有密切关联。参见王涛：《英国枢密院司法委员会研究》，北京：法律出版社，2020年，第76页。

④《“外交部”致顾维钧：中国中央两航空公司资产让售案节略》，1953年12月16日，顾维钧档案Koo-Box0161-G3-0020。

⑤ “Disputed Ownership of Aircraft,” *The Times*, May 11, 1950, p. 5.

⑥ China: Chinese Civil Aircraft in Hong Kong, Cabinet Memorandum, April 6, 1950, CAB128-17-19.

⑦ Chinese Civil Aircraft at Hong Kong, Memorandum by the Secretary of the State for the Colonies and the Minister of State, Print for the Cabinet, June 22, 1950, CAB129-40-34, NAUK.

⑧ China - Chinese Civil Aircraft in Hong Kong, Cabinet Memorandum, April 24, 1950, CAB128-17-24.

可能参与法律诉讼。”①在部分英国法学家看来，英国法律“不仅要主持正义，而且要人们明确无误地看到是在主持正义”②，但关于“两航案”的枢密院令却与这种精神背道而驰。英国工党内阁也认为改变英国法律以符合美国利益的行为是“令人反感的”，因为这种做法可能会给人一种“英国政府只受制于政治并采取权宜之计而不再尊重法治”的印象。除声望上的影响，工党内阁还担心此举会让亚洲殖民地认为“当美国人利益高于亚洲人利益时，英国会毫不顾忌地偏袒美国”，从而使亚洲殖民地掀起独立浪潮；这既不符合英国政府使香港成为新中国和西方世界沟通桥梁的构想，也会迫使中央人民政府将英国在香港的继续存在视为直接威胁，从而影响英国在香港的地位和安全。③

随着英国枢密院令的颁布，工党内阁的担忧很快变为现实。5月17日，中央人民政府外交部副部长章汉夫向英国驻华代办胡阶森（J. Hutchison）提出严重抗议，认为这种扣押行为是对新中国“极不友好的态度的表现”，要求英国政府立即解除对两航飞机的扣押。④9月21日，中央军委民航局局长钟赤兵发表声明，指出只有中央人民政府民航局有权处理两航资产。⑤英国媒体指出，中国人认为英国政府在进行“双重交易”：虽然英国表达了建立外交关系的愿望，但在两航和新中国联合国代表权等问题上“顺从地跟随美帝国主义的领导”。⑥

在“两航案”诉讼过程中，国民党始终未以当事人身份公开参与，但国民党内法学人士对此案态度积极。1950年12月7日，台湾方面“总统府”“国策顾问”端木恺和律师富纲侯向香港最高法院递交了法律意见书。⑦与陈纳德为套取两航滞美存款的说辞不同，端木恺和富纲侯特别强调央航并非一个政府部门，而是一个政府拥有的企业，是由“中华民国政府交通部”通过理事会控制的，因此“国民党是该资产的唯一所有者”。然而，时任“中华民国政府交通部长”的端木杰已宣布起义并委托律师出庭作证，说明其为中航董事长，央航也为其部管辖，因此国民党与陈纳德的让售合同“无效”。⑧端木恺等只好进一步解释“中华民国政府”的权力结构和任免逻辑，试图证明部长是由“总统”任命，以期将两航资产的所有权归于国民党和蒋介石。端木恺又通过叶公超的宣誓书证明台湾是中国的一部分，因此“中华民国政府”可以在台湾“合法运作”，有权发出针对两航相关的任免命令以及出售两航资产。

有学者认为英国枢密院最终“接受而未质疑书状所陈述之意见”，因此这封意见书对英国枢密院司法委员会的决策转变产生了影响。⑨此非全部事实，在英国枢密院司法委员会的判决书中，央航确实曾被称为一家提供航空服务的“国有企业”，但又强调其“作为政府的一个机构运营”。⑩在继任香港最高法院首席法官的侯志律（G. Howe）看来，“央航并不是一个注册公司，而是中国政府的一个部门”。⑪其实，央航是政府部门还是国有企业并非香港最高法院关注的重点，是否承认其为国民党的资产才是问题核心，这将直接决定“两航案”的审判结果。

---

① Chinese Civil Aircraft at Hong Kong, Memorandum by the Secretary of the State for the Colonies and the Minister of State, April 21, 1950, CAB129-39-24, NAUK.

② 丹宁勋爵：《法律的训诫》，杨百揆等译，北京：法律出版社，2011年，第102页。

③ China, Chinese Civil Aircraft in Hong Kong, Cabinet Memorandum, April 6, 1950, CAB128-17-19.

④《外交部副部长章汉夫抗议英国政府下令扣押中国留香港飞机致英国谈判代表函》，1950年5月17日，《中华人民共和国对外关系文件集，1949—1950）》第1集，北京：世界知识出版社，1957年，第121—122页。

⑤ “CNAC, CATC Property and Funds Abroad,” *The North-China Daily News*, September 23, 1950, p. 3.

⑥ “Imperial and Foreign - Sino-British Relations,” *The Times*, May 21, 1950, p. 3.

⑦ 既有研究中，端木恺多以陈纳德律师身份出现，主要涉及其为陈纳德“说情”及与王世杰一同被免职等史实。但是，端木恺在“两航案”中的参与远不止于此，其递交的意见书虽未收录于国民党官方文件，但仍可视作国民党方面参与“两航案”诉讼的直接证据。参见“In the Supreme Court of Hong Kong Original Jurisdiction Action No. 5 of 1950, Civil Air Transporting, China National Aviation Corporation Affirmation of Joseph Keat Twanmoh Kenneth Kang-Hou Fu,”东吴大学发展处主编：《端木恺校长纪念集——纪念先生一百晋一岁冥诞》，台北：东吴大学图书股份有限公司，2004年，第669—688页。

⑧ 王俊贵：《回族爱国主义者——端木杰》，《回族研究》1991年第3期。

⑨ 李文仪：《留正气给天地，遗清名于乾坤——端木恺校长的律师风范》，东吴大学发展处主编：《端木恺校长纪念集——纪念先生一百晋一岁冥诞》，第657页。

⑩ Civil Air Transport Inc. v. Central Air Transport Corp, [1952] 2 All ER 733, Lexis Advance.

⑪ “Second Aircraft Case in Hong Kong,” *The Times*, October 8, 1952, p. 5.

在“两航案”的诉讼过程中，美国民航公司和陈纳德的上诉策略也在不断变化，其有意区分央航的特殊性，本质是一种诉讼方法。美国民航公司曾申请单独获得停在启德机场的40架央航飞机的所有权，但于1951年5月21日被香港最高法院上诉法庭驳回。①此时，中英关系虽因朝鲜局势陷入停滞，英国工党政府也承受着其国内和美国方面的政治压力，但出于“司法独立”的惯性和尽快与新中国建交的愿景，香港最高法院依旧维持原判。

然而，在10月进行的英国大选中，工党失利，保守党重新执政，英国对华政策出现重大转变。丘吉尔（W. Churchill）认为“不要为了中国与美国争吵”，“不再失去美国的善意是很重要的”。②这也落实在“两航案”随后的判决中。12月28日，香港最高法院虽为维护其法律尊严，继续驳回美国民航公司的上诉，但其审判逻辑已有了较大改变。香港最高法院否认此前判决认证的中央人民政府具有“可以使追溯性原则生效的占有权”，认为“中央人民政府不能在不接受任何未偿债务的情况下获得这些权利”。③香港最高法院还认为国民党与陈纳德发生交易之日，国民党方面虽然已失去中国大陆的大部分领土，但“无论其前景如何，只要‘政府’的抵抗不是表面上的，在法律上就不能构成对‘革命党’的承认”。此时香港最高法院已推翻此前的判决依据，不仅否认其对新中国合法性的承认具有向前的追溯意义，而且错误地转向承认国民党当局为1949年10月1日至1950年1月6日之间的“合法政府”。

1952年7月28日，英国枢密院司法委员会对“两航案”中40架央航滞港飞机的归属权问题进行了单独审理，由西蒙子爵（Viscount Simon）等法官拟定判决书，推翻了此前香港最高法院的判决，将央航飞机判给美国民航公司。在西蒙等人看来，国民党将40架央航飞机出售给陈纳德的交易的有效性必须从其签订合约之日来判断，而不是根据随后的事件来判断。英国枢密院司法委员会认为，1950年1月5日至6日凌晨，英国承认中央人民政府为法律上的中国政府；但“出售之日”，也就是1949年12月12日，“中华民国政府”是英国承认的“法律上的中国政府”，央航是其“政府机构”。因此，这40架飞机属于国民党，而“飞机所有者可以出售它们”，即“连续性的普通原则并没有被任何追溯力的考虑所取代”；而“承认的追溯力”主要是使后来成为新的合法政府的行为有效，而不是使以前的法律上的政府的行为无效。西蒙等法官认为央航留港员工对央航飞机的控制是“非法的”，因此“中央人民政府不能展现出任何优越的所有权或占有权，其没有可以使追溯力原则生效的占有权”，而“追溯力原则”不包括通过“错误的实际占有行为”获得政府管辖权。在英国枢密院司法委员会的逻辑中，虽然钟赤兵于1950年1月13日要求刘敬宜、陈卓林接管两航在港资产，但如果1949年12月12日的合同有效，央航资产在此后将不再是“中华民国政府交通部”的资产，也就无从接收。英国枢密院司法委员会还表示中央人民政府自1949年10月1日起解除“中华民国政府”官员职务的决定，“只能在中央人民政府控制的领土内有效”，“对国有资产也是如此”；在其他地方，只要“中华民国政府”在法律上仍然得到英国的承认，中央人民政府的法令“就不会有效力”。④这种不符合事实的谬论最终改变了两航资产的归属判决。

1952年10月8日，香港最高法院对“两航案”诉讼中31架中航滞港飞机进行审理，特别强调中航和央航的区别在于中航是一个“法人实体”，而央航是“政府的一个部门”。侯志律认为中航问题的重点在于所谓1949年12月31日的董事会是否成立，当时谁是中航的董事，是“中华民国政府交通部长”还是中央人民政府交通部长有权提名这些董事。然而，在接下来的判决书中，侯志律并未对这些关键问题做出解释，只是声明根据其国内法，“两航资产的让售是合法的出售”，便轻率地将31架中航滞港飞机及相关设备械件全部判给美国民航公司。⑤

对于英国枢密院司法委员会的改判所产生的后果，格里菲斯预测道：“一旦使中央人民政府知道枢密院的最终决定，便可能会出现飞机被支持中共的两航员工破坏的危险。”对此，葛量洪预计要动用武

---

① “Claim to 44 Aircraft – New Evidence Allowed in Hong Kong Case,” *The Times*, August 22, 1950, p. 5.

② Kenneth Harris, *Attlee*, London: Weidenfeld and Nicolson Ltd., 1995, p. 469.

③ “Civil Air Transport Incorporated v. Central Air Transport Corporation,” *International Law Reports*, vol. 19, 1957, p. 99.

④ Civil Air Transport Inc. v. Central Air Transport Corp, [1946] HKC 1, Lexis Advance.

⑤ Civil Air Transport Incorporated v. The China National Aviation Corporation, [1952] HKCU 26, Lexis Advance.

力将两航留港员工赶出启德机场。[①]8月初，《人民日报》报道了港英当局派遣大批装甲车、冲锋车和警察强行劫夺两航资产并对两航员工实施暴力的行为，同时指出："英国政府自始至终顺从美国意旨、勾结国民党残余匪帮，蓄意谋夺我两航公司的飞机和物资。"[②]从"两航案"的诉讼过程来看，英国虽未"自始至终顺从美国旨意"，其间还多次因"两航案"与美国产生矛盾；但于结果而言，英国没能自始至终保持司法独立，确实造成大量两航滞港资产落入美国之手。

结语

"两航案"肇始于两航起义，本属中国内政，是中国政权鼎革的结果。两航员工心向新中国，欲驾驶两航滞港飞机继续起义，北归内地。国民党对此竭力阻止，通过将陈纳德和美国拉入其中，使该案成为一起复杂的"国际案件"。在"两航案"的诉讼过程中，陈纳德和魏劳尔以"自告自"的形式，将王新章等两航留港护产员工作为"第三人"牵入诉讼，以期通过法律途径夺取两航滞港资产。

在"两航案"的判决过程中，衰落的英国意外扮演起"仲裁者"的角色。英国自始至终强调香港最高法院的主导地位，声称其在判决结果出台前对两航资产拥有绝对的控制权，这既是英国维护"法律尊严"的方式，也是其争夺冷战话语权的手段。在英国的政治体制中，司法具有一定程度的独立性；但当司法案件涉及国际政治时，法官的审判大多会受到议会和内阁政策的影响。香港最高法院的每一份判决书都具象地展现了法律如何独立于政治，又如何服务于政治。在1950年2月23日的判决书中，香港最高法院一方面肯定中央人民政府对两航资产的"占有权"，另一方面又强调中央人民政府只拥有"占有权"的"豁免权"，而没有"所有权"的"豁免权"。这种措辞既向中央人民政府释放善意，又对后者进行约束，其根本目的在于最大程度地维持英国在香港的既得利益。

"两航案"是一桩司法案件，无论从诉讼过程还是审判逻辑来看，法律都是它的底色。英国司法机构并没有听命于执政党，英国外交部曾预测"无论枢密院司法委员会如何判决，其结果都将使英国政府难堪"。[③]但"两航案"又不是纯粹的司法案件，在无法同时兼顾中英关系和美英关系的前提下，如何在法律范畴内维持司法与行政的一致性是其考量的核心。对于"究竟谁代表了两航"的问题，英国有其独特的解释逻辑，即"英国承认新中国是有法律效力的"，在香港最高法院看来这也是中央人民政府获得法律上"主权豁免权利"的依据，因为在这类涉及国家尊严的问题上，英国的司法和行政"不能有两种声音"。换言之，在"帝国尊严"面前，"法律尊严"是次要的。外交是内政的延续，在"两航案"中的法律也是如此。保守党执政后，英国对华政策转向。在英国枢密院司法委员会的仲裁中，"承认的追溯力问题"又被着重强调，即"承认是让新政府的法令有效，而不是让前政府的行为无效"。这种看似自圆其说实则自相矛盾的判决，使英国人刻意树立的法律权威荡然无存，沦为"法律工具主义"。葛量洪对此无奈地坦白："一方面是法律的问题，英国一直以来都尊重法治的；不过另一方面，这样做会触怒华盛顿政府。英国人一贯都是实际的，假如他们干了一件极可能蒙羞的事的话，他们便会用法律的外衣把它装饰起来。因此枢密院下了一道法令，推翻了自己所维护的法规……这件事实在太差劲了。"[④]

英国在承认新中国后未能顺利与后者建立外交关系，"两航案"的悬而未决是其中重要原因，英国枢密院司法委员会的改判也是中英外交迟迟没有进展的必然结果。作为老牌帝国，英国有其自身的外交逻辑，不愿跟在美国之后亦步亦趋，希望通过拉拢中共使中苏分离。但在美国看来，英国此举是"绥靖政策"的再现，是对"白人世界的背叛"。[⑤]对英国而言，"两航案"背后的美英关系既是外交独立与经济依赖的矛盾，也是法治理想与强权现实的博弈；美英关系的格局最终影响到中英关系的存续。

（责任编辑：许丽梅）

---

① Chinese Aircraft Detained in Hong Kong - Memorandum by the Secretary of State for the Colonies, July 16, 1952, CAB129-53-43, NAUK.

②《英政府劫夺我留港飞机和仓库 并以暴力拘禁逮捕和殴打我留港护产员工》，《人民日报》1952年8月3日，第1版。

③ Chinese Aircraft at Hong Kong, July 18, 1952, DO 133/29, NAUK.

④ 亚历山大·葛量洪：《葛量洪回忆录》，第207页。

⑤ Telegram-The Second Secretary of Embassy in China (Bacon) to the Secretary of State, November 8, 1949, *FRUS*, The Far East: China, vol. IX, 893.01/11-849.