

## 43. United States v. Causby

328 U.S. 256 (1946)

陳純一 節譯

### 判 決 要 旨

1. 對於其土地上所設定之地役權，土地所有人(即被上訴人)有依憲法增修條文第五條規定請求賠償之權利。

(A Servitude has been imposed upon the land for which respondents are entitled to compensation under the Fifth Amendment.)

2. 既係為公共目的而取得私人土地，土地所有人基於憲法規定所為之求償，自在司法條例第一四五(一)條規定範圍以內，因而賠償法院有審理與判決之權。

(Since there was a taking of private property for public use, the claim was "founded upon the Constitution," within the meaning of § 145(1) of the Judicial Code, and the Court of Claims had jurisdiction to hear and determine it.)

### 關 鍵 詞

taking( 取得 ); compensation( 補償 ); torts( 侵權行為 ); private property ( 私有財產 ); easement or servitude( 地役權 ); flight( 飛行 ); altitude ( 高度 ); navigable airspace ( 可航行空間 ); Fifth Amendment ( 憲法增修條文第五條 ); landowner ( 土地所有權人 )。

( 本案判決由大法官 Douglas 主筆撰寫 )

### 事 實

本案的問題是被上訴人的財產，是否因為陸軍與海軍的飛機經常低空飛越其土地的上空，因而符合憲法增修條文第五條之意義，構成財產被「徵用」。雖然審判時該院有一位法官有不同的意見，但賠償法院判決「徵用」存在，被上訴人勝訴。

被上訴人擁有的二點八畝土地，靠近一處位於北卡羅萊州格林斯勃洛郊外的機場。在土地上有一所住宅，以及一些用來飼養雞隻的農舍。機場的西北和東南跑道距離被上訴人的農舍和住宅分別是二千二百二十英呎和二千二百七十五英呎。而滑行航道則直接越過土地的上方，此一航道為十英呎寬，一千二百英呎長。又民航局所允許的三十比一降落角度以八十三英呎的高度穿越該土地，高於房屋和農舍分別是六十七英呎和六十三英呎，而距離最高的樹則僅有十八英呎。此機場是由美國政府依據一九四二年五月簽定的租約，於一九四二年六月一日開始使用，並於一九四二年六月三十日到期。但依約文，使用期可以更新至一九六七年六月三十日，或是在國家緊急狀態結束後的六個月後結束，依哪一個日期較早而定。

美國政府使用此機場的各種型式飛機包括轟炸機、運輸機、和戰鬥機。有時這些飛機的降落似乎就

要碰到樹梢，有時則因為太靠近樹頂而使得舊樹葉掉落。噪音非常驚人。而且在晚上，來自飛機的強光照亮了整個地區。由於噪音，被上訴人必須放棄其養雞事業，因為其雞隻的十分之六在一天之內因驚恐撞牆而死，數目大約是一百五十隻，而且由於生產量下降，結果是無法再使用該地作為商業養雞場。被上訴人也常常無法睡眠，其家人都非常地緊張和害怕。雖然在被上訴人的土地上並未發生飛機事故，但靠近機場曾發生幾起意外，而且距離被上訴人的地方也很近。基於上述事實，賠償法院因而判決，美國於一九四二年六月一日「徵用」了該土地，而該土地的損失和被徵用的權利是美金二千元。

### 判 決

原判決廢棄，發回賠償法院更審。

### 理 由

古老的普通法規則是對於土地的所有權延伸至其上空和下方，但在現代社會則不再適用此一原則。如同國會所宣佈，天空是公共道路，因為如果此一見解不正確，則每一個橫貫大陸的飛行都要面臨數不盡的非法侵入私宅訴訟。因此一般的常識已經改變了傳統觀念，認

為如果承認私人對領空有權利，則將會阻礙這些道路的使用，對大眾利益的發展和控制構成嚴重的干擾，並且是將只有公眾才擁有的一個正當權利移轉為私人所有。

但是這些一般原則並不適用本案，因為美國政府在口頭辯論時承認，假設飛機越過被上訴人的不動產而使得其無法居住，則依憲法增修條文第五條規定其可獲得徵用補償。至於衡量被徵用財產的價值是所有權人的損失，而不是徵用者的利得。假設由於飛機的飛行次數和高度，使得被上訴人完全無法使用其土地，則損失相當徹底，徹底的程度如同美國政府進入該土地的表面並進而完全擁有它。

我們同意在上述假設情況下構成一個「徵用」，而且這並不是一個由於合法干擾造成附帶損害的案例，因此和 *Richards v. Washington Terminal Co.* 一案所涉及的情況不同。在該案中，不動產所有人靠近鐵路的土地被拒絕損害賠償是因為噪音、震動、煙霧和其他相類似的情況都是伴隨著火車的運作而來。而上述假設的案子中，飛機航道在土地之上，使得該土地被直接完全地徵收，如同當作跑道使用一般。

事實上，前述假設的案子和本案並無不同，除了在此處，土地的使用並未完全地被破壞。但對我們而言，這不是主要的因素。飛機滑

行的路徑可能使一個有價值的廠址成為牧草地、果園或是蔬菜地，而住宅區也可能成為小麥地。雖然有一些價值會依舊存在，但在土地上方立刻利用其空間會限制土地的使用並減少其價值。

民航局同意飛機滑行降落路徑並不能改變此一結果。國會規定，屬於公眾領域的可航空領域是「民航局所規定最低飛行安全高度上之空間」。如果該局規定八十三英尺是最低的安全高度，則我們應當面對該規則是否合法的問題，不過此處並無此類問題。至於滑行的路徑關係到不論是降落或是起飛的方法，但該高度並非飛機最低飛行安全高度。依民航局規定，對貨機而言，該高度至少應是白天五百英尺，晚上一千英尺。對其他飛機而言，則是三百英尺至一千英尺，視飛機類型和地形特徵而定。而在此處，有問題的是飛機並不在國會所規定公共領域，即可航行的空間範圍內飛行。假設任何降落或起飛的所需空間都已被涵蓋在規定內，則如此接近地面的飛行雖造成土地不適合居住，但仍舊可以得到豁免。但是如同我們提過，美國政府也承認，在該種情況下將可能會構成一個徵用。由於很明顯地，滑行的路徑並非國會立法中所規定的最低安全飛行高度。因此，民航局當然有權力規定飛行交通規則，雖然國會已經定義了可航行的空間 - 即飛行最

低安全高度。

我們已經說過天空是公路，但是很明顯地，如果土地所有權人能充分地使用土地，它必須要能控制立刻相連接的空間，否則高樓無法興建，樹木無法種植，甚至無法蓋圍牆。法律規定相鄰土地建築物如突出應給予賠償的規定正說明其承認上述原則。故土地所有權人至少應能擁有和土地相鄰，且能佔有和使用的空間，至於他有無以興建樓房或是其他類似實質方式佔有空間並不是最重要的考量。飛機飛行時掠過地表而未觸及土地，正如以較傳統方式進入該地而徵收利用是一樣的。如果美國政府在其飛機目前飛行的一樣高度，於被上訴人土地之上興建一條高架鐵路，我們不會懷疑它不是徵用，即便是結構的支撐部分並未附著於土地上亦同。

飛機是現代生活的一部份，而依據憲法增修條文第五條，其所引起的不便通常無法獲得補償。土地之上無法立即接觸連接的空間是屬於公眾領域，我們並不需要在此決定此一精確的界限在何處。在私人的土地上空飛過並不是一個徵用，除非它們太低而且太頻繁，以至於立刻並直接干涉到土地的使用。我們也不需要猜測本案是否符合該情況，因為賠償法院很清楚地表示不

動產的價值有減損，而經常低飛的飛機正是直接和立刻的原因，我們因此同意賠償法院，該土地因而被附加了一個地役權，由於關於該地役權是永久或暫時的紀錄並不清楚，因此本院尚無法考量賠償法院判決的金額數目是否正確。

原判決廢棄，訴訟發回賠償法院更審，更審法院應依據本意見發覺必要的事實。

大法官 **Black** 之不同意見書，大法官 **Burton** 連署

噪音和強光導致損害的控訴，應是一個侵權之訴。而如果該噪音和光線構成騷擾、一個法規的違反、或是過失行為，則其有可能獲得賠償。憲法中徵用財產的觀念從未被賦予如本案般的如此擴張廣泛的意義，但本案法院的意見卻顯示，一個對其鄰居土地造成噪音和強光的案子將會因不當徵用擁有該土地而成立。沒有人會嚴肅地請求，認為吵鬧的汽車通過高速公路是對相鄰的住宅構成不當地擁有徵用；或是市區高架鐵路影響到靠近其人們的睡眠是不當地徵用財產。財產所有人未來權力與救濟之道的調適將是必要的，因為鑒於航空的快速擴張發展，我以為依憲法，飛機飛行高度的決定是保留給國會的。