



# 航空器致第三方损害 赔偿责任公约研究

覃华平◎著



中国政法大学出版社

013033315

D993.4  
20

# 航空器致第三方损害 赔偿·责任公约研究·

覃华平◎著



中国政法大学出版社



北航

C1639560

D993.4

20

## 图书在版编目 (C I P) 数据

航空器致第三方损害赔偿 responsibility 公约研究/覃华平著. --北京:中国政法大学出版社, 2013. 4

ISBN 978-7-5620-4734-6

I. ①航… II. ①覃… III. ①航空法—法律责任—研究 IV. ①D993. 4

中国版本图书馆CIP数据核字(2013)第062635号

---

- 书 名 航空器致第三方损害赔偿 responsibility 公约研究  
Hangkongqi Zhi Disanfang Sunhai Peichang Zeren Gongyue Yanjiu
- 出版发行 中国政法大学出版社(北京市海淀区西土城路 25 号)  
北京 100088 信箱 8034 分箱 邮编 100088  
<http://www.cuplpress.com> (网络实名: 中国政法大学出版社)  
58908325 (发行部) 58908334 (邮购部)
- 编辑统筹 综合编辑部 010-58908524 dh93@sina.com
- 承 印 固安华明印刷厂
- 规 格 880mm × 1230mm 32 开本 9.75 印张 210 千字
- 版 本 2013 年 4 月第 1 版 2013 年 4 月第 1 次印刷
- 书 号 ISBN 978-7-5620-4734-6/D · 4694
- 定 价 32.00 元
- 声 明
1. 版权所有, 侵权必究。
  2. 如有缺页、倒装问题, 由出版社负责退换。

## 内容摘要

随着航空技术日新月异的发展，航空运输作为一种高效、快捷的运输方式已经越来越受到人们的青睐，整个地球也因其高速性变得越来越“小”，成为名副其实的“地球村”。但是我们也注意到，航空运输在给人们的出行和货物运输带来高效、便捷、清洁的同时，随之也带来了一系列危险。比如航空事故导致的旅客、货物以及第三方人身、财产损失，航空器排放物造成的环境损害，航空器飞行产生的噪音污染，航空器在空中发生碰撞造成的损害，航空器被恐怖分子作为武器利用而造成的他人人身和财产损失，等等。概括地讲，这些行为都可以归为航空侵权行为。由于航空运输往往具有一定的涉外性或者国际性，

那么如何规制这些航空侵权行为就成为摆在各国面前的法律问题，需要各国共同努力协调处理。在各国共同努力下，国际社会已经取得了一定的成就，这方面应首推规范航空器运营人和旅客、货物托运人之间民事关系的1929年华沙公约体系，该体系将很有可能被已经生效的1999年蒙特利尔公约所取代，但这并不是本书研究的重点。本书研究的重点是飞行中的航空器对第三方造成的人身、财产损害所产生的侵权法律关系。

从内容和结构上讲，本书共分为六章。

第一章是概述。首先，通过简单介绍航空法的发展历史，使读者对航空法的起源和渊源有一定了解。其次，对什么是航空器以及航空器的国籍和民用航空器应具备的条件做了界定，使本书的写作有了立论基础。最后，指出在航空运输领域有两种主要的航空侵权问题，一是航空器致旅客或货物托运人的人身、财产损害而产生的侵权责任，这在很多情况下也是违约责任；二是飞行中的航空器致第三方人身、财产损害产生的侵权责任，这是本书研究的重点。从国际层面看，对于前一种民事责任，主要由1929年华沙公约体系调整；对于后一种行为，国际上也制定了相应的公约，主要表现为1952年罗马公约体系，但是该公约体系却没有取得华沙公约体系那样的成功。

第二章对罗马公约体系做了较为详细的介绍和剖析。罗马公约体系包括1933年罗马公约、1952年罗马公约以及修订1952年罗马公约的1978年蒙特利尔议定书。本章对这两个公约和一个议定书的内容做了较为详尽的阐述，同时指出，从实践来看，这些公约和议定书并没有取得成功，需要予以重新审视。为此，国际民用航空组织对1952年罗马公约体系进行了现代化改革，

并于2009年5月在蒙特利尔召开的外交大会上通过了两个公约，本书认为，国际民用航空组织的这一做法是符合民用航空发展的现实需要的。

第三章分析了罗马公约体系现代化的动因及进程。本章首先从罗马公约体系获得批准的实际情况入手，分析了罗马公约体系遭遇失败的原因。接着从根本原因、外在原因以及直接原因三个方面分析了罗马公约体系现代化的动因。同时，为了避免不必要的混乱，文章对“现代化”做了界定。最后，本章介绍了罗马公约体系现代化的进程。国际民用航空组织为了更有效地处理飞行中的航空器对第三方造成的人身和财产损害的赔偿问题，分别制定了两个公约，一个是规范一般风险导致第三方损害的公约，即《关于航空器对第三方造成损害的赔偿的公约》；另一个是规范因非法干扰行为导致第三方损害的公约，即《关于因涉及航空器的非法干扰行为而导致对第三方造成损害的赔偿的公约》。

第四章是对《关于航空器对第三方造成损害的赔偿的公约》的有关法律问题进行研究，共分五节，对公约所有重要问题都做了较为详尽的论述与分析。第一节对公约关键性定义条款做了界定，包括“飞行中”、“第三方”以及“运营人”等。第二节从侵权行为归责原则的一般概念、归责原则体系以及几种主要的归责原则入手，分析了公约的归责原则体系，并做了相应的评价。第三节是关于损害的界定。损害的类型直接决定航空器运营人赔偿的范围，因此该问题具有重大意义。公约对损害的类型做了明确的界定，最为重要的是明确了精神损害的可赔偿性，但同时明确禁止任何惩罚性损害赔偿。第四节是关于因

果关系的分析。公约规定只有在第三方遭受的损害是飞行中的航空器导致的直接后果时，航空器运营人才承担赔偿责任。那么如何理解直接后果就需要从分析因果关系入手。第五节是关于程序问题的阐述。程序问题主要包括管辖权问题、法律适用问题以及判决的承认与执行问题。

第五章是对《关于因涉及航空器的非法干扰行为而导致对第三方造成损害的赔偿的公约》的分析。非法干扰行为，特别是恐怖主义行为往往导致大规模第三方损害，比如2001年发生在美国的9·11事件。非法干扰行为与一般风险导致的损害具有明显的区别，因此对它们分别予以规定是很有必要的。本章主要介绍了《关于因涉及航空器的非法干扰行为而导致对第三方造成损害的赔偿的公约》特有的制度，即国际赔偿基金的运行机制。其他未涉及内容可以参考《关于航空器对第三方造成损害的赔偿的公约》的规定。

第六章对我国关于第三方责任的立法和实践，以及两个公约与我国国内法的关系进行了分析。本章先对我国关于飞行中的航空器对第三方造成损害的赔偿责任立法做了介绍，并通过案例剖析了这些立法的不足之处。接着论述了两个公约与我国国内法的关系以及我国对两个公约的态度。

本书在最后对两个公约做了全面总结，并对公约是否能获得大多数国家的批准做了预测。

# 目 录

## 内容摘要

### 第一章 概 述

#### 第一节 航空法发展简史 ..... 001

##### 一、航空法起源 ..... 001

##### 二、航空法的渊源 ..... 008

#### 第二节 航空器及其国籍原则 ..... 013

##### 一、航空器定义 ..... 013

##### 二、国家航空器 ..... 014

##### 三、航空器的国籍 ..... 016

##### 四、民用航空器应具备的条件 ..... 020

#### 第三节 民用航空器领域的民事法律关系

##### 简介 ..... 023

##### 一、航空器致旅客和货物托运人损害

##### 产生的民事法律关系 ..... 024

##### 二、航空器致第三方损害产生的民事

##### 法律关系 ..... 025



## 第二章 罗马公约体系介绍

|                           |     |
|---------------------------|-----|
| 第一节 1933 年罗马公约剖析 .....    | 030 |
| 一、1933 年罗马公约制定背景 .....    | 030 |
| 二、1933 年罗马公约主要内容 .....    | 032 |
| 三、1933 年罗马公约现状 .....      | 037 |
| 第二节 1952 年罗马公约剖析 .....    | 038 |
| 一、1952 年罗马公约制定背景 .....    | 038 |
| 二、1952 年罗马公约的主要内容 .....   | 039 |
| 第三节 1978 年蒙特利尔议定书剖析 ..... | 058 |
| 一、议定书制定的背景 .....          | 058 |
| 二、1978 年议定书的主要内容 .....    | 059 |

## 第三章 罗马公约体系现代化动因及进程

|                           |     |
|---------------------------|-----|
| 第一节 罗马公约体系现状分析 .....      | 064 |
| 一、罗马公约体系获得批准的情况 .....     | 064 |
| 二、罗马公约失败的原因分析 .....       | 066 |
| 第二节 罗马公约现代化的动因分析 .....    | 070 |
| 一、罗马公约现代化的根本原因 .....      | 070 |
| 二、罗马公约现代化的外在原因 .....      | 078 |
| 三、罗马公约现代化的直接原因 .....      | 079 |
| 第三节 罗马公约现代化的语意分析及进程 ..... | 081 |
| 一、罗马公约现代化的语意分析 .....      | 081 |
| 二、罗马公约现代化的进程 .....        | 087 |

## 第四章 《关于航空器对第三方造成损害的赔偿的公约》

## 有关法律问题研究

|                                      |     |
|--------------------------------------|-----|
| 第一节 有关定义条款 .....                     | 092 |
| 一、非法干扰行为 .....                       | 092 |
| 二、“飞行中”(in flight) .....             | 097 |
| 三、“第三方”(third party) .....           | 099 |
| 四、航空器“运营人”(operator) .....           | 101 |
| 五、“国际飞行”(international flight) ..... | 103 |
| 六、“最大质量”(maximum mass) .....         | 104 |
| 七、“事件”(event) .....                  | 104 |
| 八、“当事国”(State Party) .....           | 105 |
| 第二节 公约的适用范围 .....                    | 105 |
| 一、致害原因 .....                         | 105 |
| 二、致害客体 .....                         | 105 |
| 三、致害空间 .....                         | 106 |
| 第三节 运营人的责任 .....                     | 107 |
| 一、归责原则概述 .....                       | 108 |
| 二、运营人责任体系 .....                      | 125 |
| 三、归责体系评析 .....                       | 132 |
| 第四节 损害的界定 .....                      | 146 |
| 一、损害概述 .....                         | 147 |
| 二、《一般风险公约》关于损害的规定 .....              | 150 |
| 第五节 因果关系 .....                       | 183 |
| 一、因果关系概述 .....                       | 183 |
| 二、公约中因果关系的确定 .....                   | 194 |

|                      |     |
|----------------------|-----|
| 第六节 救助的实施及相关规定 ..... | 201 |
| 一、排他性救助和责任的排除 .....  | 201 |
| 二、特别提款权与限额复审 .....   | 202 |
| 三、管辖权问题 .....        | 203 |
| 四、法律适用问题 .....       | 207 |
| 五、判决的承认与执行问题 .....   | 208 |
| 六、诉讼时效 .....         | 213 |
| 第七节 本章小结 .....       | 213 |

## 第五章 《关于因涉及航空器的非法干扰行为而导致对第三方造成损害的赔偿的公约》主要条款研究

|                      |     |
|----------------------|-----|
| 第一节 定义条款 .....       | 216 |
| 第二节 运营人的责任 .....     | 217 |
| 一、归责原则 .....         | 217 |
| 二、责任限额 .....         | 218 |
| 三、保险 .....           | 219 |
| 四、航空器运营人责任体制评析 ..... | 221 |
| 第三节 国际民用航空赔偿基金 ..... | 232 |
| 一、国际基金的章程和目标 .....   | 232 |
| 二、缔约方大会 .....        | 235 |
| 三、国际基金的秘书处和主任 .....  | 238 |
| 四、国际基金的供款 .....      | 239 |
| 五、国际基金资金的使用和管理 ..... | 243 |
| 六、国际基金的赔偿 .....      | 244 |
| 七、国际基金介入诉讼程序 .....   | 245 |

|                              |     |
|------------------------------|-----|
| 八、国际基金的清算 .....              | 246 |
| 九、对国际基金的评析 .....             | 246 |
| 第四节 特别规定 .....               | 250 |
| 一、排他性救助和追偿的免除 .....          | 251 |
| 二、公约的生效 .....                | 252 |
| 第五节 本章小结 .....               | 253 |
| <br>第六章 两个公约与我国相关法律的关系       |     |
| 第一节 我国关于航空器致第三方损害的法律制度 ..... | 256 |
| 一、中国民用航空发展概况 .....           | 256 |
| 二、我国关于第三方责任的法律规定 .....       | 259 |
| 第二节 一般风险公约与我国的关系 .....       | 275 |
| 一、《一般风险公约》与我国国内法的关系 .....    | 275 |
| 二、一般风险公约对我国航空业的影响 .....      | 277 |
| 三、我国对《一般风险公约》的态度 .....       | 279 |
| 第三节 《非法干扰赔偿公约》与我国的关系 .....   | 280 |
| 一、《非法干扰赔偿公约》与我国国内法的关系 .....  | 280 |
| 二、《非法干扰赔偿公约》对我国航空业的影响 .....  | 281 |
| 三、我国对《非法干扰赔偿公约》的态度 .....     | 285 |
| <br>结 论 .....                | 286 |
| <br>主要参考文献 .....             | 292 |

## 第一章 概 述

### 第一节 航空法发展简史

#### 一、航空法起源

人类自古以来就向往着像鸟儿一样在天空自由自在的翱翔，中西方都不乏这方面动人的传说，比如中国有嫦娥奔月的美丽传说，西方有伊卡洛斯（Icarus）的传说以及达·芬奇（Leonardo da Vinci）的作品问世<sup>〔1〕</sup>。然而，若干世纪以来人们还是无法亲自飞上天空，因此，飞行也就不是古代法律调

---

〔1〕 S. Dalton, *The Miracle of Flight*, McGraw Hill, 1977.

整的对象。自从 1783 年人类将第一个航空器——氢气球升入天空以来,空气空间的法律地位问题就成为国际法中要解决的一个大问题,这也是航空法的基础问题。事实上对于空气空间的法律地位一直存在两种观点:一种观点认为空气就是我们呼吸的气体,它和海水一样属于人类共同财产,任何个人不得据为己有;另一种观点认为空气是空气循环流动的空间,即空气空间 (airspace),它是对空气下覆土地所有者所有权的一种延伸,正如一句拉丁谚语所言:“*cujus est solum, ejus est usque ad coelum*”(谁拥有土地,谁就拥有土地上面的天空)。

对于航空法的起源可以从航空私法和航空公法两个方面进行追溯。对于航空私法的起源,约翰·科布库珀 (John Cobb Cooper) 在其著作《罗马法与国际航空法格言》(*Roman Law and the Maxim “Cuius est solum” in International Air Law*)<sup>[1]</sup>中进行了较为详细的阐述。他指出:“罗马法以及之后的法律体系在事实上承认了土地所有者对于其土地上空可用领域的排他的所有权。”<sup>[2]</sup>他接着指出:“在 16~18 世纪,该规则也得到了英美普通法系的接受。”<sup>[3]</sup>该规则还得到了 1804 年《法国民法典》和 1900 年《德国民法典》的认可和接受,1992 年《荷兰民法典》在其第五编中也规定了这一规则。由此可以得出结论,土地所有者对其土地上的空气空间享有排他的所有权似乎自罗

[1] See Ivan A. Vlasic ed., *Explorations in Aerospace Law: Selected Essays by John Cobb Cooper*, Montreal: McGill University Press, 1968, pp. 54~102.

[2] See Ivan A. Vlasic ed., *Explorations in Aerospace Law: Selected Essays by John Cobb Cooper*, Montreal: McGill University Press, 1968, p. 55.

[3] See Ivan A. Vlasic ed., *Explorations in Aerospace Law: Selected Essays by John Cobb Cooper*, Montreal: McGill University Press, 1968, pp. 83~84.

马法以来就得到了世界各国法律的承认，不管是成文法，还是判例法。

对于航空公法的起源，则要从国家对其领土上空的空气空间是否具有主权的讨论开始。在 20 世纪初人类发明重于空气的航空器之前，各国对于其领土上空的空气空间是否享有排他的主权并不是一个实践当中的问题。各国关于空气空间主权的讨论在很多方面与 16 世纪和 17 世纪人们关于海洋的讨论是相似的，那时人们关于海洋的讨论集中在海洋应当对全人类开放而主张海洋自由 (*res communis*)，还是各国可以对海洋主张主权两个方面，最终公海自由的观点获得了胜利。人们对空气空间地位的讨论也主要是从两个方面展开的：空气自由论和各国对其领土上空的空气空间享有主权。主张空气自由论的观点认为，各国领土上空的空气就像公海一样，各国都有从这个领域飞跃的自由。而主张领空主权的观点认为，空气空间就像其下覆领土一样，属于各国所有，任何其他国家要飞越该空气空间都应当得到该国的批准，但是飞越公海上空是自由的。1910 年，法国政府号召就各国领土上空空气空间的地位问题召开一个国际会议，但是却没有取得任何结果。<sup>〔1〕</sup>这个问题最终在第一次世界大战中基于国家安全的因素而得到了解决。第一次世界大战期间，随着航空技术特别是军用航空技术的飞速发展，各国对其地上空的空气空间以及领水上空的空气空间都享有主权，在这些空气空间领域内，其他国家不享有类似于海洋法中规定

---

〔1〕 J. C. Cooper, "The International Air Navigation Conference, Paris 1910", [1952] JALC 127 ~ 143.

的无害通过权，公海上空的空气空间不属于任何国家主权管辖，应当对所有国家开放。1919年《关于航空管理的巴黎公约》（Convention Relating to Aerial Navigation，以下简称“巴黎公约”）第1条规定：“尊敬的各缔约国承认（recognize）各国对于其领土上空的空气空间享有完全的、排他的主权……”“承认”（recognize）一词表明各国对空气空间享有主权是一个习惯国际法规则，因此对任何国家都具有约束力。美国虽然不是巴黎公约的缔约国，但是在其1926年颁布的《航空商业法案》（Air Commerce Act of 1926）中宣布对其领土上空的空气空间拥有主权。可以说，各国对于其领土上空的空气空间享有主权的原则在实践中得到了确立，为国际条约和各国立法所确认。

仔细思考一下，我们将会发现领空主权原则最终战胜空气自由原则其实也不足为奇。从维护国家安全角度考虑，海洋法中规定的公海自由原则、无害通过原则以及“开放港口政策”原则相对空气自由原则来说，要容易被接受一些，因为船舶的航行从物理上讲，只能在公海、领水、国际海峡以及海洋港口（maritime port）内进行，因此，除了潜水艇以外，其他船舶都很容易被识别。而航空器则不同，由于航空器具有飞行速度快、航行在三维空间、能触及各主权国家领空的任何地方等特点，在实践中很难被识别，因此不能主张空气自由。

尽管在1903年莱特兄弟发明的第一个机动飞行器试飞成功以前，还没有比空气重的飞行器飞上天空，但是早在1783年蒙哥菲尔兄弟就发明了可以用于运载的热气球并使其升空。于是，1784年4月23日法国巴黎市政当局就颁布治安法令，禁止未获



批准的热气球飞上天空。<sup>[1]</sup>这大概是政府出于安全考虑对飞行进行管制的第一道法令，1919年巴黎公约第一次对航空器飞行安全问题作出了全面规定，并得到了国际社会的广泛认同，该公约还规定了一系列经济管制规则。

事实上从20世纪初以来，航空问题就备受各国关注，国际社会致力于制定一系列规范航空行为的国际公约，并取得了显著成绩。这些成绩主要体现在以下几个方面：

第一，有关国际航空组织相继成立，主要包括国际航空法专家技术委员会（CITEJA），该委员会研究的主要是私法方面的问题，比如承运人责任问题、飞机抵押权问题等；航空管理国际委员会（The International Commission for Air Navigation, ICAN），该委员会是一个政府间国际组织；国际航空运输协会（The International Air Traffic Association, IATA），该协会是非政府间航空公司协会；以及国际民航组织（The International Civil Aviation Organization, ICAO），该组织是隶属于联合国的一个专门机构，自其成立以来，就承担了大部分国际航空立法的重任。

第二，1944年美国总统罗斯福出面邀请了同盟国和中立国出席芝加哥“国际民用航空会议”，这是航空法发展史上规模空前而影响最为深远的盛会<sup>[2]</sup>。这次会议的主要成绩是制定了被称作国际民航宪章的《国际民用航空公约》（以下简称“芝加哥公约”），该公约于1947年4月4日生效，迄今已有150多个国家批准或加入，我国于1974年加入。

---

[1] See Christopher N. Shawcross, K. M. Beaumont & Peter Martin, *Shawcross and Beaumont: Air Law*, 4<sup>th</sup> ed., London: Butterworth, 1977, p. 1.

[2] 赵维田：《国际航空法》，社会科学文献出版社2000年版，第15页。