



高等院校法学专业规划教材

航空法教程

(第2版)

主编
董杜骄
顾琳华



对外经济贸易大学出版社
University of International Business and Economics Press

高等院校法学专业规划教材

航空法教程

(第2版)

主 编 董杜骄 顾琳华
副主编 贺富永 杨 惠 朱子勤 李 娜
撰稿人 (以撰写章节先后为序)
董杜骄 贺富永 顾琳华 李 娜
韩文蕾 胡建发 杨 惠 刁伟民
朱子勤

对外经济贸易大学出版社
中国·北京

图书在版编目 (CIP) 数据

航空法教程 / 董杜骄, 顾琳华主编. —2 版. —北京: 对外经济贸易大学出版社, 2016. 3
高等院校法学专业规划教材
ISBN 978-7-5663-1537-3

I. ①航… II. ①董… ②顾… III. ①航空法-高等学校-教材 IV. ①D993. 4

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2016) 第 028948 号

© 2016 年 对外经济贸易大学出版社出版发行

版权所有 翻印必究

航空法教程 (第 2 版)

董杜骄 顾琳华 主编
责任编辑: 汪友年 乔博娟

对外经济贸易大学出版社

北京市朝阳区惠新东街 10 号 邮政编码: 100029
邮购电话: 010-64492338 发行部电话: 010-64492342
网址: <http://www.uibep.com> E-mail: uibep@126.com

三河市少明印务有限公司印装 新华书店北京发行所发行
成品尺寸: 185mm×260mm 19 印张 439 千字
2016 年 3 月北京第 2 版 2016 年 3 月第 1 次印刷

ISBN 978-7-5663-1537-3

印数: 0 001-3 000 册 定价: 39.00 元

高等院校法学专业规划教材编委会名单

总 编：薄守省

副总编：孙国瑞 杨峥嵘 张继国 毕 颖 田晓云

编委会委员：（排名不分先后）

周 贇	岑 飒	张 冬	张晓茹	周友军
付翠英	高国柱	高建学	周学峰	丁海俊
郑丽萍	王 丽	岳悍惟	李亚梅	董杜骄
翟庆振	蒋燕玲	李爱斌	宋 刚	常 健
李栗燕	张世湫	梁小尹	张海燕	郑瑞琨
黄良友	高 凜	高志汉	徐永红	靳晓东
张瑞萍	赵 云	李寿平		

本书作者简介

董杜骄 男，1972年生，1994年毕业于辽宁大学法律系，2001年在北京航空航天大学获管理学硕士学位。北京航空航天大学法学院讲师，岳成律师事务所执业律师，1994~1998年曾工作于中国航空工业总公司航空发动机研究所法律事务部。在《中国法律》《中国软科学》《科技进步与对策》《行政与法》《岳成律师》以及《北京航空航天大学学报》等其他学术刊物上发表了包括航空法律问题在内的学术论文多篇。在中央电视台“东方时空”、北京交通台、《北京晨报》、《中国消费者报》等媒体上发表过航空法律见解。学术研究重点是边缘法学。

顾琳华 女，毕业于首都经济贸易大学。中国民航管理干部学院副教授，长期从事航空法等课程的教学研究。发表了《试论航空器机长的法律地位》等十余篇论文，参与编写了《中国民用航空专业法规概要》《航空法教程》及其修订版、《新编经济法教程》等著作，其中《航空法教程》（修订版）获得2005年民航总局级优秀教材一等奖。主持并参与了民航总局科技基金项目航班延误的处理及法律责任研究、中小机场生存与发展、机场噪声处置政策研究等科研项目，其中航班延误的处理及法律责任研究获2004年度中国民用航空协会科学技术奖三等奖。多次为民航总局及各管理局举办的民用航空监察员法律知识培训班做航空法、行政法等专题讲座，受到民航系统内的认同和首肯。

贺富永 男，1973年生，法学硕士，南京航空航天大学人文学院法律系讲师，江苏省国际法学研究会理事。长期从事航空法学和国际法学的教学和研究工作，在《理论探讨》《西南民族大学学报》等学术刊物上发表航空法学论文数十篇。

杨惠 女，1962年生，法学硕士，中国民航大学教授，中国航空法学研究会常务理事，中国法学会法学教育研究会理事。近年来，合作或独立出版专著、教材4部，发表学术论文近30篇，主持省部级课题4项。

朱子勤 女，法学博士，中国政法大学国际法学院副教授。主要从事国际私法、国际航空法的教学与研究工作。

李娜 女，1976年生，西北工业大学人文与经法学院法学系讲师。主要从事国际法领域的教学与研究工作，曾发表论文多篇。

刁伟民 男，中国民航管理干部学院讲师。

韩文蕾 女，西北工业大学人文与经法学院法学系讲师。

胡建发 男，西北工业大学人文与经法学院法学系讲师。

前言（第二版）

《航空法教程》自出版以来，成为读者的航空法入门读本和航空院校学生的课堂教材。鉴于航空法律体系十分庞大浩繁，其基本法律内容随着航空运行实践得以不断丰富完善。

近年来国际国内的航空法律出现了一些新变化。例如，国际民用航空组织于 2013 年通过《芝加哥公约》第 19 号附件，就安全管理提出了国际标准和建议性措施，指出了国际航空公法方面的最新发展。在航空法律制度中，适航管理制度、机场建设与管理、空中航行乃至空难事故调查则具有明显的技术特征，其技术变动也往往成为法律问题。基于航空器驾驶舱“玻璃化”的趋势，飞行组成员中的机械员、领航员、飞行通信员的工作任务由飞行电脑和驾驶员中的机长、副驾驶承担，使得驾驶舱出现只有机长和副驾驶执行飞行任务的情况，也带来了驾驶舱在某些时候只有一人职守的现象。“德国之翼”空难就是机长离开驾驶舱，副驾驶独自操纵飞机撞山的结果。而基于对客舱内乘客中是否混入危险恐怖分子的担心，也在客舱中普遍加设了空中安保人员、空中警察或空中保安成为乘务组成员。从空勤人员的构成看，基本法律规定和现实已经有了较大不同。

近几年，我国民航主管部门修订的《民用航空器驾驶员和地面教员合格审定规则》《一般运行和飞行规则》以及《大型飞机公共航空运输承运人运行合格审定规则》，虽然只是民航管理部门颁发的规章，但是具有操作性更强，也更为贴近航空实践的特征。在 2009 年 7 月 1 日，国务院颁布施行的《民用机场管理条例》对于机场的建设与使用、机场的安全和运营管理、机场安全环境保护作出了明确的法规界定。

上述内容通过本教程的再版得以必要的体现。这次修订是严格按照法律、法规、规章的规定进行的，是一般读者和航空专业法律学习的好助手。

董杜骄

2016 年 3 月

前言（第一版）

我国民航事业无论在航空运输、通用航空、机群更新、机场建设、航线布局、航行保障、飞行安全、人才培养等方面都持续快速发展，与此相适应，航空法律建设也经历了不平凡的发展历程。航空法学的教学与科研在高等院校日益受到法学专业以及有关专业的重视。本教程为了适应航空法教学的需要，力争使学生了解航空法的概念、特点、发展历程及现代航空法的发展状况，掌握空中航行、航空器、航空人员、机场、空中交通服务、航空运输通用航空等法律知识，了解航空器援救和调查、公共航空运输企业、公共航空运输、通用航空及民用航空安全等方面的法律内容。鉴于国际、国内的航空法律正处于巨大的变革期，对于法律的变化和走向还难以准确把握，因此只能根据现行的国际国内规定来阐释教学观点。我们认为，航空法教学是传授相对定型的知识，至于理论争鸣应放在航空法科研领域进行。为避免理论上的偏差，本教程更注重教学内容的实用性。

另外，本书是在北京航空航天大学、中国政法大学、中国民航大学、南京航空航天大学、中国民航管理干部学院、西北工业大学等多所院校的航空法骨干教师参与下，分工负责完成的。在此，对各位老师百忙之中参与本书的编写工作深表谢意。

《航空法教程》撰写分工为：董杜骄：第一、八章；贺富永：第二、七、十章；顾琳华：第三、四、五章；李娜：第六章第一节；韩文蕾：第六章第二节；胡建发：第六章第三、四、五节；杨惠：第九章；刁伟民：第十一章；朱子勤：第十二章。

目 录

第一章 航空法概述.....	1
第一节 航空法的基本理论.....	1
第二节 航空法发展简史.....	6
第三节 我国航空法律体系.....	9
第二章 民用航空器的法律规定	15
第一节 航空器概述	15
第二节 民用航空器国籍	18
第三节 民用航空器权利	27
第四节 民用航空器适航管理	41
第五节 对外国民用航空器的特别规定	43
第三章 航空人员的法律规定	47
第一节 航空人员的管理制度	47
第二节 航空器机长的法律地位	51
第四章 机场的法律规定	57
第一节 机场概述	57
第二节 机场建设	60
第三节 机场管理	66
第五章 空中航行的法律制度	75
第一节 空气空间的法律地位	75
第二节 领空管理制度	83
第三节 国际空中航行	93
第四节 领空主权的保护	97
第六章 公共航空运输企业的法律规定.....	101
第一节 公共航空运输企业概述.....	101
第二节 公共航空运输企业的设立.....	103
第三节 公共航空运输企业的权利与义务.....	107
第四节 运价和运力.....	110



第五节 航空运输自由化中的航空企业体制变革	114
第七章 公共航空运输的法律制度	123
第一节 公共航空运输的一般规定	123
第二节 航空运输合同	128
第三节 运输凭证	138
第四节 承运人的责任	149
第五节 实际承运人履行航空运输的特别规定	182
第八章 通用航空的法律制度	189
第一节 通用航空概述	189
第二节 通用航空企业	190
第三节 非经营性通用航空	195
第四节 通用航空的飞行管制	199
第九章 民用航空不安全事件的调查和处置	203
第一节 民用航空不安全事件概述	203
第二节 民用航空不安全事件的处置概述	208
第三节 民用航空器搜寻援救	212
第四节 民用航空事故家属援助	217
第五节 民用航空器飞行事故调查	219
第十章 对地面第三人损害的赔偿责任	229
第一节 对地面第三人损害赔偿概述	229
第二节 1952年《罗马公约》	234
第三节 我国《民用航空法》的规定	246
第十一章 制止危害民用航空安全的法律规则	253
第一节 关于民用航空安全概述	253
第二节 关于民用航空安全的国内法律规定	254
第三节 关于民用航空安全的国际条约	258
第十二章 民用航空涉外关系的法律适用	269
第一节 航空器物权关系的法律适用	270
第二节 国际航空运输合同关系的法律适用	273
第三节 国际航空侵权关系的法律适用	279
第四节 我国民用航空关系法律适用的立法	283

第一章

航空法概述

第一节 航空法的基本理论

一、航空法的概念

航空法是伴随着人类航空事业的发展而产生的。20 世纪初,随着飞机的发明和航空科学技术的发展,航空法逐步成为了一门新兴的法律学科,航空成为国防、民用交通运输的重要力量。就民用航空而言,航空科技、航空企业以及航空服务等有关经济部门,需要航空法律制度予以保障。另外,航空器是在一定的空气空间活动的。空间是地面的上空,由于人类在空间活动的性质和范围的不同,空间可分为空气空间和外层空间两层。目前,这两层空间之间的界限尚没有统一的规定,大多数国家主张以人造卫星飞行的最低高度(约 100~110 公里)作为界限:在离地面以上约 100~110 公里之处为空气空间,其上层即为外层空间。因而从物理意义上讲,航空法和外层空间法调整的空间范围并不相同。空气空间是地面国领土的构成部分,亦即该国的领空。就国内的航空立法而言,国家对其领空有完全的主权,国家有权制定有关航空活动的法规。但航空活动的天然国际性,使得航空器必然越出一国的范围而引起跨国关系,国家必须通过双边的或多边的国际条约,确立国际航空规则和制度以调整国际间的航空法律关系。这套调整国际国内航空法律关系的原则、规则和规章制度的总体,称为“航空法”。航空法因调整对象的独特性而得以成为独立的法学学科。

航空法的定义众多,常见的有:

(1) 有法国学者认为:“航空法是一套关于飞机,空中航行、航空商业运输,以及由国际国内空中航行引起的,公法或私法的全部法律关系的国内国际规则。”

(2) 阿根廷航空法学者文斯卡拉达认为:“航空法是一套支配由航空活动引起的或经其修改的制度与法律关系的、公法与私法、国际与国内的原则与规范。”^①

(3) 荷兰航空法专家迪德里克斯·弗斯霍尔认为:“航空法是管理空气空间的使

^① Videla Escalada. Aeronautical Law. 1979: 2.

用，并使航空、公众和世界各国从中受益的一套规则。”^①

（4）我国的航空法学者赵维田先生从常识性的角度认为：“航空法是一套调整人类航空活动中各种法律关系的规则体系。”^②

本书认为，航空法是作为国际法和国内法的有机组成部分，兼跨公法与私法，并以民用航空活动为主要调整对象的法律规范的总称。

二、航空法的主要特征

航空法作为国际法和国内法的有机组成部分，主要调整对象是民用航空活动，因而具有不同于其他法律的显著特征。

（一）国际性

人类的航空活动具有天然的国际性。航空活动的中介为空气空间，并无有形的边界可言。航空活动的高速性和远程性，以及相关的领空飞越等特殊性质，决定了航空法的国际性。因此，航空立法从一开始就是作为国际法的一个组成部分而存在的。在航空法的发源地——欧洲，这个道理更为人们所理解。由于中小国家众多，飞机短时间内飞越数国的情形并不鲜见。因此，欧洲诸国学者至今仍将航空法等同于国际航空法。但是，美国、俄罗斯、加拿大、印度、中国等领土大国，因幅员辽阔，相当多的航空活动具有国内性。不过，基于国际交往、制止航空犯罪和经济全球化等方面的需要，仍要重视航空法的国际性，并求助于国际立法。随着世界航空运输的相互依赖和相互合作的不断发展以及多国航空公司的建立，航空运输国际化的特点更加明显。

航空活动的国际性，使得任何设立国际机场的地点均变成口岸，并设立“海关”，这促使随海运发展而设立的，原本存在于沿海或通海的内河沿岸的口岸、海关制度延伸到任何设立国际机场的地点。航空法的国际性正是源自于航空活动的天然国际性，空气空间并无有形的边界，这与海运、铁路或公路不同。航空法需要站在国际法的高度，表述主权、管辖权、领土、国籍、国家间及与国际法律实体间的关系，统一私法及许多法律冲突问题。

（二）跨越公法与私法

航空活动首要解决的是公法问题，如飞行管理、空域管理、民用航空安全方面的法律规范。航空业作为国民经济的一部分，国家对其进行管理监督，相对于其他许多行业来说，控制程度较高。就国际民用航空活动而言，会涉及诸如主权、领土、国籍、国家关系等法律问题。为解决公法问题的国际公约有1944年的芝加哥《国际民用航空公约》（简称《芝加哥公约》），为制止航空犯罪的《东京公约》《海牙公约》《蒙特利尔公约》等。1944年《芝加哥公约》的签署，在国际航空法上具有里程碑的意义。该公约是现行关于国际民用航空法的最基本文件，对空中航行、国际民用航空组织（ICAO）、国际航空运输等都作了具体规定。我国于1974年承认其对我国的效力。第二次世界大战以后，危害国际民航安全的行为屡屡发生，严重危及了国际民航的安全和声

^① I H Ph Diederiks-Verschoor. An Introduction to Air Law. 6th ed. New York: Kluwer Law International, 1979.

^② 赵维田. 国际航空法. 北京: 社会科学文献出版社, 2000: 2.

誉。因此,有关国家在国际民航组织的支持下召开国际会议,于1963年签订了《东京公约》,1970年签订了《海牙公约》,1971年签订了《蒙特利尔公约》,1988年签订了《补充蒙特利尔议定书》,1991年签订了《关于注标塑性炸药以便探测的公约》,这些构成了国际航空公法的框架。国际民用航空组织于2013年通过《芝加哥公约》第19号附件,就安全管理提出了国际标准和建议性措施,指出了国际航空公法方面的最新发展。

在私法领域内,民用航空活动涉及公共航空运输企业制度、公共航空运输中的运输凭证、承运人责任以及对地(水)面第三人损害的赔偿责任等法律问题。由于各国在财产权利法、合同法、侵权行为法等方面的法律规则千差万别,需要采取统一的私法规则为国际航空运输开路。如1929年,为航空损害赔偿实行统一规则的《统一国际航空运输某些规则的公约》(简称《华沙公约》)。但是,空中交通管制人员的责任、产品责任等法律问题仍有待解决。国际航空私法的发展,最显著的成就是1999年《蒙特利尔公约》的签署。1997年5月,国际民用航空组织法律委员会第30次会议在加拿大的蒙特利尔召开,会议讨论通过了新华沙公约草案。1999年5月28日,新华沙公约的正式文本——《蒙特利尔公约》通过,其名称仍然是《统一国际航空运输某些规则的公约》。2005年2月28日,全国人民代表大会常务委员会通过《关于批准〈统一国际航空运输某些规则的公约〉的决定》。^①2005年7月31日,该公约对中国生效。虽然新《华沙公约》的调整对象是国际航空运输,但它必然要影响到我国的航空运输法律制度。

(三) 民用航空的平时法

航空法以民用航空为其规定内容,不包括军事、警察、海关部门的航空器,以及作为武器和军事用途之使用的航空器。《国际民用航空公约》第3条第1、2款规定:“(1)本公约仅适用于民用航空器,不适用于国家航空器。(2)用于军事、海关和警察部门的航空器,应认为是国家航空器。”第89条规定:“如遇战争,本公约的规定不妨碍受战争影响的任一缔约国的行动自由,无论其为交战国或中立国。如遇任何缔约国宣布其处于紧急状态,并将此事通知理事会,上述原则同样适用。”

(四) 航空法的独立性

航空法作为国内法和国际法的有机组成部分,具有相对独立性。

1. 航空运输的特殊性是航空法得以独立的现实基础

除与陆上、水上运输一样均具有交通运输业的通性外,航空运输还具有一些特殊性,首先是航空运输的国际性、技术性和强制性(适航净空);其次是主体、内容的广泛性;最后是平时性、独立性和综合性。

2. 航空法不能完全并入民法、行政法、刑法、国际法

例如,在航空活动中会产生诸如航班延误、运输合同等民事法律关系,空中管制、

^① 第十届全国人民代表大会常务委员会第十四次会议决定:批准国务院提请审议批准的1999年5月28日经国际民航组织在蒙特利尔召开的航空法国际会议通过的《统一国际航空运输某些规则的公约》;同时声明:在中华人民共和国政府另行通知前,《统一国际航空运输某些规则的公约》暂不适用于中华人民共和国香港特别行政区。



非法干扰行为的治安管理处罚等行政法律关系，调整劫机犯罪行为的刑事法律关系，航空公司和旅客不是同一国人的，还可能涉及国际因素。航空法调整的是围绕民用航空活动产生的跨越公法、私法的综合性法律关系，包含了国际与国内的原则与规范。其中适航管理制度、机场建设与管理、空中航行乃至空难事故调查则具有明显的技术特征。因此，航空法既包括技术性航空法律，同时也兼具国际法、经济法和民法等诸多部门法的内容。

三、航空法的渊源

航空法主要由制定法或成文法组成，有时亦受习惯法的影响和制约。航空法具有下列渊源：

（一）多边国际公约

现在生效的国际公约中，批准和参加国众多，形成普遍适用的国际统一法律规则的有三个序列：

1. 为解决公法问题的国际公约

1944年的芝加哥《国际民用航空公约》为解决公法问题的主要国际公约。该公约规定，缔约国对其领土之上的空气空间拥有完全的、排它的主权，主张民用航空应当安全、有秩序地发展。国际飞行分为航班飞行和非航班飞行，航班飞行非经许可不得在他国领土上空飞行，非航班飞行有权飞过而不降停或作非运输业务性降停。是否允许他国航空器飞过领空是地面国的主权，空中没有“无害通过权”。

2. 为制止航空犯罪的国际公约

（1）《东京公约》，即《关于在航空器内的犯罪和犯有某些其他行为的公约》，1963年9月14日订于东京，1969年12月14日生效。1978年11月14日中华人民共和国政府向国际民航组织秘书长交存加入书，1979年2月12日对我国生效。

（2）《海牙公约》，即《关于制止非法劫持航空器的公约》，1970年12月6日订于海牙，1971年10月14日生效。1980年9月10日中华人民共和国政府向美国政府交存加入书，同时声明：对本公约第12条第1款持有保留；台湾当局盗用中国名义对该公约的签署和批准是非法和无效的。该公约于1980年10月10日对我国生效。

（3）《蒙特利尔公约》，即《关于制止危害民用航空安全的非法行为的公约》，1971年9月23日订于蒙特利尔，1973年1月26日生效。1980年中华人民共和国政府向美国政府交存加入书，同时声明：对公约第14条第1款持有保留；台湾当局盗用中国名义对该公约的签署和批准是非法和无效的。本公约于1980年10月10日对我国生效。

（4）《制止在用于国际民用航空的机场发生的非法暴力行为以补充1971年9月23日订于蒙特利尔的〈关于制止危害民用航空安全的非法行为的公约〉的议定书》，1988年2月24日订于蒙特利尔，1989年8月6日生效。1998年11月4日，第九届全国人大常委会第五次会议决定批准，并指出：我国在加入《关于制止危害民用航空安全的非法行为的公约》时对第14条第1款所作的保留同时适用该议定书。

鉴于空中劫持是危害国际航空飞行的严重犯罪行为，飞机登记国、犯罪者所属国、

犯罪行为发生地国、飞机降落地国都可以行使管辖权。空中劫持可作为可引渡罪行提出引渡要求,如犯人在所在国不引渡,则它应根据本国法律起诉,并加以严厉惩罚。航空刑法针对航空劫持犯罪提出的或引渡或起诉的规定,较为有效地震慑了航空劫持这样的暴力犯罪。进入 21 世纪以来,航空劫持行为具有了规避引渡和起诉的倾向,使得航空刑法面临新的考验。为了打击这样的犯罪行为,仅靠航空刑法建设还不够,对相关人员的背景调查、航空器舱门的改造、机组配备安保人员等法律举措也需要同时进行。

3. 为航空损害赔偿实行统一规则的《统一国际航空运输某些规则的公约》

该公约有 1929 年和 1999 年两个文本,在承运人责任方面的规定有显著不同。后者更加关注旅客的人身和财产权利保护。

除该公约外,其他有关条约包括:《关于外国航空器对地(水)面第三人造成损害的公约》(1952 年 10 月 7 日订于罗马,简称 1952 年《罗马公约》),《关于国际承认航空器权利公约》(1948 年 6 月 19 日订于日内瓦,简称 1948 年《日内瓦公约》),等等。

(二) 双边协定

双边航空协定的主要内容是交换过境权和营运权,确定航路、运力和运费价格。由于民航公约只能解决国际空中航行中的原则性和基本问题,其到目前为止形成的 19 个附件也是国际标准和建议性措施。所以,国家和国家之间仍然需要就更为具体的航空运输法律问题,进行双边磋商,形成协定。

(三) 国内法和法院判例

各国的国内法和法院判例在航空刑法、航空民事责任等方面是有着重大影响的。比如,在航班上不过量提供酒精饮料的判例,成为国际民用航空旅客运输中的共识。

(四) 国际法的一般原则和习惯国际法

航空法作为国际法的一个组成部分或分类,它要受国际法的一般原则和习惯国际法的制约。国际航空立法之初,许多规则是从海洋法和海商法类推或引入进来的,如《巴黎公约》中的无害通过、适航证等及《华沙公约》中关于过失责任、限制责任、免责条款等,受海商法中的《海牙规则》影响甚深。在管辖权问题上,《东京公约》中的“航空器登记国”原则即从“船旗国原则”引申到对本国飞机上的犯罪和民事行为的管辖上。

海洋法中的公海以及毗连区、专属经济区上空的空气空间问题、过境通行权问题、海盗定义等,均与航空法有不同程度的关联。

(五) 国际组织的立法和准立法文件

最显著的是国际民航组织和国际航空运输协会(IATA),以及区域性国际组织如“欧洲民航会议”(ECAC)的立法和准立法文件。

国际民航组织是协调各国有关民航经济和法律义务,并制定各种民航技术标准和航行规则的国际组织,第二次世界大战后,为解决战后民用航空发展中的国际性问题,1944 年 11 月 1 日至 12 月 7 日在美国芝加哥召开了有 52 个国家参加的国际民航会议,签订了《国际民用航空公约》,并按国际民用航空临时协定设立了“临时国际民航组织”。1947 年 4 月 4 日公约生效,“国际民航组织”正式成立。同年 5 月成为联合国的



一个专门机构，总部设在加拿大的蒙特利尔。1990年，已有161个缔约国。迄今为止，国际民航组织制定过《国际民用航空公约》的19个技术业务附件和多种技术文件。

国际航空运输协会是世界各国航空运输企业自愿联合组织的非政府性的国际组织，其宗旨是“为了世界人民的利益，促进安全、正常而经济的航空运输”，“对于直接或间接从事国际航空运输工作的各空运企业提供合作的途径”，“与国际民航组织以及其他国际组织通力合作”。协会在协商制定国际航空客货运价，统一国际航空运输规章制度，帮助各会员公司改善机场布局和程序、标准，以提高机场运营效率等方面具有相当的影响力。如国际航空运输协会于1997年组织部分大型航空公司签署了有关旅客责任的承运人间协议，自愿将对旅客伤亡的责任限额提高到10万特别提款权。有120余家航空公司参加了该协议，代表了世界民航界约90%的运力。

其他区域性国际组织也曾制定过相关法律文件，如欧洲民航会议在1967年7月10日制定了关于航班飞行运价程序的国际协定。

（六）国际间合同性的协议

如在美国的发起下，1966年多国在加拿大蒙特利尔签订了《蒙特利尔协议》，甲方为美国民航委，乙方为多国民航公司，这种合同性的协议提高了进出、经停美国的国际客运航班的责任限额。规定凡飞经美国、加拿大或以此二国为目的地的航班飞机，其空难最高赔偿上限是7.5万美元。

第二节 航空法发展简史

一、航空法发展的初始阶段

1783年11月21日，人类使用蒙哥尔菲埃气球首次载人飞行获得成功，象征着人类征服空气空间开始载入航空发展史册。1784年由于这种可运载的热气球的出现，巴黎市政当局发布了人类历史上的第一个航空法令，其中规定“未经批准，不得放飞”。

1819年，法国塞纳省第一次制定了空中航行安全规章，规定气球载人要配备降落伞；在农民收割农作物之前禁止气球飞行。

1889年，法国邀集巴西、美国、英国、俄罗斯、墨西哥等28国代表集会讨论航空问题。会议议题是：（1）政府是否应颁发民用航空执照；（2）驾驶员对乘客和地面第三人承担的责任是需要制定特别法规定，还是适用普通法；（3）救捞航空器残骸是否应适用海事法；（4）对驾驶员的失踪和死亡宣告是否应重新立法。

1899年，第一次海牙和平会议通过了《禁止在轻气球上投放炮弹及炸裂品宣言》。

1900年，法国法学家保罗·福希叶（Paul Fauchille）向国际法学会提出，需要制定一部国际空中航行法典；1901年，福希叶发表了具有划时代意义的法学著作——《空域和气球的法律制度》；由于滑翔机这样的非机动飞行器大行其道，1902年，他应国际法学会的要求，提出了第一部国际航空法典草案——《浮空器的法律制度》。

1906年，欧洲已开始有飞机飞行。1908年12月，法国邀请欧洲21个国家于1910

年在巴黎举行外交会议,讨论欧洲的空中航行管理问题,并于1909年8月向应邀出席会议的18个国家发出了问题询问单,为会议作准备。德国为会议提交了一个共55条和两个附件的公约草案。同年,人们驾驶飞机飞越了英吉利海峡。与此同时,气球和飞艇飞行也相继增多,常常越出边界。另外,由于机动飞行器的出现,实现了跨国飞行。

1910年,欧洲19国开始讨论国际航空立法问题,会议围绕德国提出的公约草案进行了激烈的讨论。焦点问题是飞行空域的法律地位以及空域所属国对飞越其领陆和领水上空进行管理和限制的权限。会议因航空自由和领空主权的争议无果而终。但公约草案所提出的很多关键性词汇、概念乃至条文,被后来的国际公约所采纳,至今未变。同时也促使各国颁布了首批空中航行管理法令。

由于当时的飞行器性能不稳定、不成熟,还不能安全搭载客货及邮件,各国均未制定航空法方面的成套规则。但是,这一时期产生了若干航空法判例和论著,如1822年,美国根据普通法判决了一个航空侵权案(盖尔诉斯旺案);1889年,英国也有了一个航空损害案判例(斯科特的受托管理人诉摩斯案);1891年,芒都卡的《在空域中犯罪的刑事责任和司法侦缉》;威尔赫姆的《论在国际法中气球驾驶员的法律地位》。

以上事例表明,随着人类航空活动在一定空气空间的展开,航空法亦开始萌芽。但真正意义上的航空法是第一次世界大战后的产物。

二、航空法发展的活跃期

1914~1918年爆发了第一次世界大战,航空器被广泛用于战争,民用航空因而停顿。但战争刺激了航空技术和航空制造业的发展,为战后航空器民用化提供了物质条件和技术储备。而飞机在第一次世界大战中的使用,让各国认识到飞机的民用前途很广。1918年2月,柏林—汉诺威/科伦之间有了航空邮运业务;1918年3月22日,在巴黎—布鲁塞尔之间首次开辟了国际定期航空邮运航班;1919年8月25日,首次在伦敦—巴黎间开办了国际航空旅客运输服务。同时,1919年6月14日和15日首次不降停飞越大西洋获得成功,更使人们看到了发展航空运输的潜力。航空器民用化进一步促进了航空国际法律制度认识上的统一。

1916年,美洲各国在泛美航空会议上就空气空间主权、飞机应具有国籍并涂本国标记、美洲国家飞机自由航行等形成原则性认识。

1919年,巴黎和会制定了第一个国际航空法典——《巴黎空中航行管理公约》(简称1919年《巴黎公约》),该公约共9章43条,有8个附件。该公约明确了空气空间主权,并引入了海洋法的一些规则,如无害通过、适航证,驾驶员合格证、飞机国籍原则,其中决定设立的常设管理机构——国际空中航行委员会(ICAN)更成为国际民航组织的前身。该公约在航空法发展史上具有极其重要的意义:它是国际航空法的第一个多边国际公约,确立了领空主权原则,为国际空中航行的法律制度奠定了坚实的基础,从而开辟了航空法发展的新纪元。

1926年,西班牙与20个拉丁美洲国家签订了《伊比利亚—美洲航空公约》。

1928年,美国也因对巴黎和会不满,与若干美洲国家签订了《哈瓦那公约》。

这一时期,航空私法方面的国际立法也十分活跃。



1925年，法国与43国举办首次航空私法国际会议，产生了以航空法专家个人资格参加的航空法专家国际技术委员会（CITEJA），相当于后来的国际民航常设法律委员会。该会议分组研究了飞机的登记与产权、承运人的民事责任、对第三者造成损害及保险方面的问题、飞机和机长的法律地位等问题。

1929年，航空法专家国际技术委员会制定了华沙《统一国际航空运输某些规则的公约》，就运输凭证和航空承运人责任形成统一规则。我国于1958年加入该公约。华沙规则在国际社会具有普遍的约束力。

1933年，航空法专家国际技术委员会针对飞机对地（水）面第三者造成损害的问题，制定了《罗马公约》。

三、航空法的成熟与完善期

（一）《芝加哥公约》

1944年《芝加哥公约》替代了1919年《巴黎公约》、1926年《伊比利亚—美洲航空公约》、1928年《哈瓦那公约》三个多边国际公约，使它们成为航空法的历史文献。《芝加哥公约》使英国的航空秩序论得以实现，即以一定的国际机构协调国际运输，分配国际航路，确定运力和运费。而美国的航空自由论、澳大利亚的超国家论在芝加哥会议上未得到多数支持。该公约成为国际航空法的基础文件，国际民航组织因该公约得以成立。该公约于1947年4月4日生效后，已有150多个国家批准或加入。我国于1974年加入该公约。

（二）航空私法

国际民航组织于1948年通过《关于国际承认航空器权利公约》，1957年9月17日生效。该公约对依登记国法律登记的飞机产权及购买、租赁、抵押等权利的国际承认问题，作出统一规则。

1952年，国际民航组织法律委员会以新的《罗马公约》取代1933年《罗马公约》，又经1978年修订，以期就外国航空器对地（水）面第三者造成损害的赔偿责任限额和航空保险方面作出有益的改进和补充。该公约未生效。

1955年，国际民航组织法律委员会通过《海牙议定书》修订《华沙公约》，将每位旅客的赔偿责任限额从125 000普安卡雷法郎（约8 300美元）提高一倍。

1966年，因对《华沙公约》中承运人赔偿责任限额不满，美国通过《蒙特利尔协议》提高进出、经停美国的国际客运航班的责任限额到75 000美元。

1971年，《危地马拉城议定书》将承运人赔偿责任限额提高到10万美元，亦不能使美国参议院满意。

1975年，国际民航组织的4个《蒙特利尔议定书》至今未生效。

除承运人责任外，空中交通管制人员责任、空中相撞责任、航空产品责任也未能形成统一规则。

（三）航空刑法

航空刑法形成于20世纪60年代。这一时期，国际恐怖主义猛烈冲击国际民用航空，使得航空管辖权问题备受各国关注。关于飞机上的犯罪或民事事实和行为由哪国管