

国际航空法

(上)

社會科學叢書22

國際航空法

趙維田 著

水牛出版社 印行

序言

本書是我在多年研究的基礎上寫成的，旨在填補中國法學領域的一項空白，因為據我所知，國內目前尚無這方面的綜合論著出版。

航空法在國際上是一門很發達的學科，在歐美各國，航空法的論著真可謂卷帙浩繁，汗牛充棟。有些大學的專門圖書館如加拿大麥吉爾大學法學院圖書館，航空法的資料包括書籍、論文、案例、雜誌等就占據了整個一層樓。世界各國現有「航空法中心」有六、七個，專門雜誌也有六、七種，僅美國的航空判例集已出版了三十大卷之多。對比起來，我國在這方面的差距未免太大，與我國民用航空事業已有長足發展的地位，很不相稱，這也是促使我決心寫這本書的重要原因之一。

在航空法這個國際條約與公約甚多，資料如林的法學領域，從理論與實踐結合的意義上作出概括性論述，給讀者一個全面了解與認識，顯然十分必要。本書嘗試著給各方面人士，包括民航工作者、法院與律師行業人員、國際法研究生以及對航空法有興趣的人，提供一本概論性讀物。至於還想對航空法中某項專題作進一步了解的讀者，則可閱讀本人的另外兩本書，即：《論三個反劫機公約》和《航空運輸責任法》，前一本書已在 1985 年由群眾出版社出版，後一本書期望其早日面世。

順便指出：本書附錄中的 1944 年芝加哥《國際民用航空公

約》，是經過聯合國與國際民航組織認定的工作文本，而 1929 年華沙公約及 1955 年海牙議定書，1963 年東京公約、1970 年海牙公約及 1971 年蒙特利爾公約，均係本人根據英文正式文本漢譯的。

趙維田

總 目 錄

- 第一部分 緒論 1
- 第二部分 空氣空間的法律地位 27
- 第三部分 1944年芝加哥公約 61
- 第四部分 國際航空運輸管理的雙邊原則 121
- 第五部分 不定期航班與包機 175
- 第六部分 國際航空運費體制 213
- 第七部分 華沙公約及其修訂文件 249
- 第八部分 華沙公約的適用範圍與責任制度
295
- 第九部分 客貨運輸責任規則 367
- 第十部分 其他各方面的賠償責任 435

第十一部分 對飛機的權利 475

第十二部分 航空刑法 491

附錄一： 1944年芝加哥公約 569

附錄二： 1929年華沙公約／1955年海牙議定
書 609

附錄三： 1963年東京公約、1970年海牙公約
與1971年蒙特利爾公約 640

案例表 668

第一部分 緒論

第一節 航空法定義

第二節 航空法的主要特徵

- 一、國際性
- 二、囊括公法與私法
- 三、民用航空的平時法
- 四、航空法的獨立性

第三節 航空法的淵源

- 一、多邊國際公約
- 二、雙邊協定
- 三、國內法及法院判例
- 四、國際法的一般原則與習慣國際法
- 五、其他

第四節 航空法發展簡史

- 一、國際航空立法的活躍時期
 - 二、不斷成熟與完善時期
- (1)芝加哥會議；(2)航空私法的完善；(3)航空刑法的形成。

2 • 國際航空法

第一部分 緒論

第一節 航空法定義

航空法是從本世紀初，隨著飛機的發明，航空科學技術的發展，而形成的一門新興法律學科。現在，航空不僅在各國國防上占有重要位置，而且成為國際交往和人員往來的主要交通工具和運輸渠道，因而在各國的政治、經濟和文化上占有重要地位。

就民用航空而言，它主要是一種經濟活動。航空科學技術，航空企業以及為航空服務或有關的經濟部門已組成一國經濟結構中的重門門類，這必然要求建立與之相適應的法律制度，以保障並促進航空事業的發展。由此決定了航空法作為一種法律門類，航空法學作為一門新的獨立學科的存在價值。

各國航空法學者，為概括表述航空法的特徵與實質，下過不少定義。例如：有的法國學者定義為，“航空法是一套關於飛機、空中航行、航空商業運輸，以及由國際國內空中航行引起的，公法或私法的全部法律關係的國內國際規則。”阿根廷的著名航空法學者艾斯卡拉達則定義為，“航空法是一套支配由

4. 國際航空法

航空活動引起的或經其修改的制度與法律關係的，公法與私法，國際與國內的原則與規範①。”荷蘭的航空法學家迪德里克斯——弗斯霍爾則傾向於把航空法定義為“調整空氣空間的利用，並使航空、公眾和世界各國從中受益的一套規則。”②等等。

這些定義力圖從各種不同角度，盡可能把航空法的特徵表述清楚。但是，似乎很難如願以償。因此有些航空法的權威著作，迴避了給航空法下一個綜合性定義，而只談“航空法的性質”，如普通法系權威著作的肖克勞斯與博蒙《航空法》③。

我以為，作為一種常識性理解而不作為嚴格科學性定義而言，可以將航空法定義為：一套調整人類航空活動中各種法律關係的規則體系，而同時對航空法的主要特徵另行表述。

第二節 航空法的主要特徵

航空法是國際法和國內法的一個有機組成部分，但是由於它要調整對象——航空活動——有別於其他法律，因而具有其顯著的不同特徵，這是認識、理解和適用航空法時不可須臾忘懷的。

①參見艾斯卡拉達：《航空法》，1979年英文版，第2頁。

②參見迪德里克斯——弗斯霍爾：《航空法簡介》，中譯本，趙維田譯，中國對外翻譯出版公司1987年版，第1頁。

③參見肖克勞斯與博蒙《航空法》，1977年第四版，第11～13頁。

一、國際性

航空法的國際性源自人類航空活動的天然國際性。航空活動的中介為空氣空間，而圍繞地球的空氣空間是一個立體存在，並無有形的邊界可言，這點與海運、鐵路或公路不同。人類在空氣空間的航空活動把世界上所有地理區域聯結起來，既不受海洋的分隔，也無高山可以阻擋，這恰恰是船舶、火車、汽車等交通工具所不具有的。航空的這個特殊性質，決定了航空法的國際性。如果不用國際統一的法律規則，而適用各國千差萬別的國內法，航空活動勢必寸步難行，起碼會受到許多致命性限制或干擾，阻礙航空活動的發展。

對於航空法的發源地的歐洲來說，這個道理就更容易被人們理解。歐洲地區，中小國家林立，航空使用的飛機，半個小時內就可飛越幾個國家。鑑於航空活動所使用的工具——飛機具有速度快的特性或優勢，歐洲國家過去主要用於國際航行。至今，就歐洲大陸各國而言，國內主要的交通是靠鐵路和公路，國內航線雖較當初有了較大增加，但始終未超過陸地交通。因此，航空立法從一開始起就是作為國際法的一個組成部分而存在的。對歐洲各國學者來說，至今仍把航空法當作“國際航空法”的同義語。

當然，對於疆域遼闊的美國、蘇聯、印度、加拿大以及我國來說，國內航空活動具有重要價值，在這些國家的國內航線有著廣泛的發展前途。例如，在航空最發達的美國，航空在國內運輸中已逐漸取代了鐵路，航空網絡密佈。然而，即使在這

幾個屈指可數的國土廣大的國家，航空法的國際性仍然是不可忽視的。一個最明顯的例證是制止航空犯罪問題，劫持飛機的罪犯很容易把一國國內航線的飛機劫往外國。因此，要達到制止航空犯罪，必然要求助於國際立法。

航空活動的國際性對各國國內法律制度提出了許多新的課題，例如口岸、海關制度。對外口岸與海關制度原是隨海運的發展而設置的，一般設在沿海或通海的內河沿岸。而航空運輸把一國任何設立國際機場的地點變成口岸，雖然我國仍沿用“海關”這個名稱，就國際機場設在地而言，實際上設置的是“空關”。

航空法的國際性使它“成為整個國際法的縮影，主權，管轄權，領土，國籍，國家之間及其與國際法律實體之間的關係，統一私法及許多法律衝突問題等等^④”，都成了航空法要表述的內容。

二、囊括公法與私法

作為國際法組成部分的航空法，也具有與傳統國際法不同的特點。傳統的國際法指“國際公法”，即協調國家之間的法律規範。而就“國際私法”而言，傳統地稱作“法律衝突法”，也可叫做一國國內法中的涉外民法。從這個意義上說，它既非“國際”（國家之間）的，也不是“私人”的。當然，根據客觀發展的實踐，現在已日趨對國際法作出新的含義更寬的解釋，即：

^④參見前註，第11頁。

對於通過國際條約各國承擔在私法某些領域中實行統一規則，亦歸入國際法的範疇。

就航空活動而言，首先要解決的是公法問題，諸如主權、領土、國籍、國家關係等。在航空法中1919年的巴黎《航空管理公約》和取代它的現行1944年芝加哥《國際民用航空公約》，就是為解決航空中遇到的公法問題而締結的。後來制定的為制止航空犯罪的1963年東京公約、1970年海牙公約和1971年蒙特利爾公約亦屬公法性質。

相對地說，在私法領域內，不論是財產權利、合同法與侵權行為法方面，各國間法律規則的差別與衝突如叢生的荊棘，因此採取統一原則和規則是國際航空運輸的必要的前題條件。1929年華沙《統一國際航空運輸中某些規則的公約》，正是對航空損害賠償實行統一責任規則的成功之作，迄今為止一直是國際航空法的基本組成部分。然而，航空法在這方面統一法律規則的需要，至今並未能圓滿解決，仍有若干課題，例如空中交通管制人員的責任，產品責任等猶待解決。

三、民用航空的平時法

航空器的功能是多方面的，就其基本性質而言，既可在戰爭時作為武器和運載軍事物資與人員的工具，也可在和平時期充當客貨運載的器械進行民用航空運輸。在其歷史發展中，已將戰爭時期用作武器和軍事目的的一套規則併入戰爭法中，1899年和1907年海牙宣言和規則中都對空戰有若干專門規則。而現代的國際航空法是以民用航空為其規定內容的。作為國際

航空法憲章性文件的1944年芝加哥公約第三條規定：“本公約僅適用於民用航空器”，而不適用於“用於軍事、海關和警察部門的航空器”。第八十九條規定：“如遇戰爭，本公約的規定不妨礙受戰爭影響的任一締約國的行動自由，無論其為交戰國或中立國。如遇任何締約國宣布其處於緊急狀態，並將此通知理事會，上述原則同樣適用”。

四、航空法的獨立性

最後，還應討論一下航空法作為一門法律學科的相對獨立性問題。如前所述，航空法是作國際法或國內法的有機組成部分而存在的，並不是孤立於一般法律原則之外，完全自行其是的“新”門類或“新”學科。從國際法角度而言，航空法既是國際法一般理論、原則、規則和方法的延伸和運用，同時又根據航空活動的特性和實踐，逐步演化、形成並結晶出適應其特性的具體原則、規則和方法。從這個意義上說，前述艾斯卡拉達教授對航空法定義中“由航空活動引起的或經其修改的……國內與國際原則與規範”，是可取的。因為現行航空法上的不少原則與規則，不過是將已有的國際法原則或規則應用到航空活動上來並按照航空特點加以改造而成。當然，這並不排除按航空活動的特有需要而創制出原來國際或國內法中所沒有的法律原則或規則。例如，1963年東京公約等三個反對劫機的國際航空刑法公約，就突破了國際法中傳統的有關國家管轄權的框框，新創制了“航空登記國管轄權”“降落地國管轄權”以及罪犯發現地國的准普遍管轄權等管轄原則。這不僅不與國際法相

衝突，而且豐富、推動與發展了國際法規則。上述航空刑法公約的締結已大大推動了國際法，尤其是國際刑法的發展。

從這個意義上說，航空法作為國際法（或國內法）的一個新門類、新學科的獨立性，並非指其完全獨立自成體系的意思，而是指其在一般法律中的個性。國際法與航空法之間這種共性與個性，一般性與特殊性的辯證關係，即兩者間既統一又矛盾的發展規律，為我們正確認識、理解和評價航空法提供了有益的線索和標準。

第三節 航空法的淵源

許多學者在研究了航空法淵源之後指出：航空法主要是由制定法或成文法組成的。如果與它的姊妹學科海洋法對比起來，這個特徵尤其鮮明。我們知道，海洋法主要是從幾百年發展過程中形成的習慣法，直到1958年才有四個日內瓦公約^⑤文件的制定。而航空法恰恰相反，由於它發展十分迅速，許多問題還來不及緩慢地形成“習慣”，就由國際條約用條文明確規定。然而，指出這個特徵並不應給人以錯覺，似乎習慣國際法與航空法無關，可以略而不計。1983年發生的蘇聯擊落南朝鮮KE007號航班的事件說明，習慣國際法對航空法的制約和影響，有時是巨大的。對此，我們將在本書第二章第一節中關於

^⑤即：《領海與毗連區公約》，《公海公約》，《捕魚及養護公海生物資源公約》，《大陸架公約》。

“完全的和排他的主權與人類生命安全”一段中再專門討論。就國際航空法而言，它的淵源主要是：

一、多邊國際公約

它們是實現國際統一規則的主要淵源。據統計，迄今在航空法方面制定的國際公約共計36個。其中有些影響較小或者根本沒有達到法定批准與加入國數而從沒有生效，例如：1938年在布魯塞爾簽訂的《統一有關海上救助飛機或以飛機救助的若干規則公約》。有些雖已生效，但批准或加入國數很少，在國際上的約束力十分有限，例如：在1933年5月制定的羅馬《統一有關航空器對地（水）面第三方造成損害的某些規則的公約》和1938年在布魯塞爾簽訂的對該公約的議定書。這些文件作為對航空法研究提供有益的資料，仍然有它的價值。

就批准和參加國為數很多，已形成普遍適用的國際統一法律規則的，現正在生效的國際公約來說，主要有三個序列，即：(1)由1944年芝加哥《國際民用航空公約》為主體的序列。如前所述，該公約是民用航空的憲章性文件，對國際法在航空領域的具體適用，作了整體性規定。(2)1929年華沙《統一國際航空運輸某些規則的公約》，以及一系列修訂文件形成的序列，規定了國際航空運輸中有關民事責任的國際私法規則。(3)由1963年東京《關於在航空器上犯罪和其他某些行為的公約》，1970年海牙《關於制止非法劫持航空器的公約》，和1971年蒙特利爾《關於制止危害民用航空安全非法行為的公約》等所形成的航空刑法序列。這三個序列形成的法律規則，是本書所要闡明和討論

的重點內容。

在航空法中還有一些國際公約，因參加國數不夠多或者受地域限制，我國至今尚未加入，不大為我國一般人所知。例如，1933年制定、後經1952年重新訂立的羅馬《關於外國航空器對地（水）面第三方造成損害的公約》，1948年在日內瓦訂立的有關飛機財產權利《關於國際承認對飛機的權利的公約》。前者只有32國參加，後者的參加國雖有46個，但大多是歐洲國家；加之世界的主要航空大國美國、英國、蘇聯、加拿大等均未曾批准，致使這些國際公約的規則不具備普遍約束力。但是，這些公約以及區域性多邊條約，如歐洲各國1956年在巴黎簽訂的《關於歐洲不定期航班商業權利的多邊協定》等，對航空法中某些重要領域的發展，作了有益的嘗試，仍應加以重視和研究。本書將在一定章節中加以討論。

二、雙邊協定

雙邊航空運輸協定在航空法內占有十分重要的地位。第二次世界大戰後形成，運行至今的國際航空運輸管理，基本上是在1944年芝加哥公約原則指導下由近二千個雙邊協定形成的網絡構成的。雙邊航空協定的主要內容是交換過境權和營運權，確定航路、運力和運費價格，因此其中有某些共同性規則和模式。

三、國內法及法院判例

世界各國的法律傳統和制度，千差萬別，其中影響最大的