



高等院校法学专业规划教材

航空法教程

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

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

(京)新登字 182 号

图书在版编目 (CIP) 数据

航空法教程 / 董杜骄, 顾琳华主编. —北京: 对外经济贸易大学出版社, 2007

高等院校法学专业规划教材

ISBN 978-7-81078-789-5

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

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2007) 第 004382 号

© 2007 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

董杜骄 顾琳华 主编

责任编辑: 汪友年

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

唐山市润丰印务有限公司印装 新华书店北京发行所发行

成品尺寸: 170mm × 230mm 23 印张 412 千字

2007 年 3 月北京第 1 版 2007 年 3 月第 1 次印刷

ISBN 978-7-81078-789-5

印数: 0 001 - 5 000 册 定价: 36.00 元

高等院校法学专业规划教材

1. 法理学教程
2. 宪法教程
3. 民法总论教程
4. 民法分论教程
5. 行政法教程
6. 经济法教程
7. 刑事诉讼法教程
8. 民事诉讼法教程
9. 刑法教程
10. 商法教程
11. 侵权法教程
12. 婚姻与继承法教程
13. 知识产权法教程
14. 国际公法教程
15. 国际私法教程
16. 国际商法教程
17. 国际经济法教程
18. 国际投资法教程
19. 国际贸易法教程
20. 国际货物买卖法教程
21. 中国法制史教程
22. 外国法制史教程
23. 法律英语教程
24. 合同法教程
25. 公司法教程
26. 金融法教程
27. 税法教程
28. 票据法教程
29. 仲裁法教程
30. 担保法教程
31. 保险法教程
32. 海商法教程
33. 房地产法教程
34. 证券法教程
35. 物权法教程
36. 债权法教程
37. 法律文书写作教程
38. 环境与资源法教程
39. 国家赔偿法教程
40. 律师实务教程
41. 劳动法教程
42. 竞争法教程
43. 航空法教程
44. 信托法教程
45. 中国法律思想史教程
46. 外国法律思想史教程

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 珮	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。

总 序

对外经济贸易大学出版社出版一套高等院校法学专业规划教材的想法由来已久，现委托我来组织编写，我感到很荣幸。近年来中国法学教育的繁荣发展是令人欣慰的，全国设立法学专业的院校多于五百所，在读学生数万人，这对法学教材也提出了新的要求。目前已经出版的几套法学系列教材可以说各有特点。我们编写这套教程，算是为百花齐放、百家争鸣作一点自己的贡献，使读者多一种选择。作为本套教程的组织编写者，我要对所有的作者表示感谢，并特别感谢对外经济贸易大学出版社刘传志等老师的辛勤劳动。

本套教程由全国数十所高校教师共同参与编写。具体有：北京航空航天大学、西北工业大学、武汉大学、华中师范大学、哈尔滨工程大学、吉林大学、东北大学、厦门大学、山东大学、山东大学威海分校、重庆邮电大学、云南民族大学、云南师范大学、云南财经大学、河南大学、海南大学、暨南大学、南京航空航天大学、河海大学、河海大学常州商学院、江南大学、湖南商学院、中南大学、中南财经政法大学、北京师范大学、中央财经大学、中国政法大学、中国人民大学、北京大学、北京理工大学、对外经济贸易大学、北京科技大学、首都经济贸易大学、北京交通大学、北京工业大学、北方工业大学、北京邮电大学等。

本套教程具有以下几个特点：首先，其难易程度比较适中。教程主要面向本科学生，以介绍大纲规定的基本知识为重点，避免写成法学理论专著。其次，避免写成大部头。编者对教材的篇幅作了比较严格的限制，在减轻学生学习负担的同时，注意减轻学生的经济负担。最后，本套教材的主编，均是来自教学第一线的年轻教师，多数具有博士学位或副教授以上职称。他们年富力强，思维敏捷，实践与理论的结合使他们对于各种版本教材的特点有直接的认识，可以取长补短。当然这套教材适用性到底怎么样，只有读者才具有最终的评价权。

借此机会，我想对法学专业的同学们多说几句，概括起来就是“一种技能两颗心”。

现今我国的大学教育，已经从精英教育转向了大众教育。法学专业的同学，毕业后未必一定会从事法律方面的工作。不论从事什么行业的工作，法律知识都



是十分有用的。因此，大学期间一定要注意法律专业知识的学习，这是你的优势所在。这就是上面所说的“一种技能”。而所谓“两颗心”，一是真正的公正之心，一是感恩之心。大学教育不仅是培养技能，更是培养思想。公正是法律的基本要求，也是每一个人所希望的。但是很多人所希望的公正，其实是片面的公正。举一个十分常见的例子。一辆公共汽车在路上行驶，有人在路边招手。车停了下来，招手的人上了车。车继续行使，又看到了路边有人招手。司机准备停车。刚刚上车的人开始嚷了：“已经这么挤了，还停！”他忘记了自己也是刚刚挤上来的了。这就是典型的片面公正。片面公正的人对于什么是公正，没有客观标准，只有主观标准，一切以自己的个人利益为出发点。对自己有利的就是公正，对自己不利的就是不公正。作为法学专业的学生，一定要注意克服这种片面的公正观，确立真正的公正之心。公正其实是一把双刃剑。在坚持公正会给你带来损害的时候仍然坚持公正，这才是真正的公正。

2003年春末夏初的一个明朗的上午，对外经济贸易大学的礼堂里正在举行研究生毕业典礼。袍帽辉映着一张张踌躇满志的青春的面庞。校长陈准民教授致辞。很意外，致辞不是惯常的鼓励话语和事业发达的祝福，而是低沉的劝告。他说：“我不担心你们会有令人羡慕的前途，只担心你们忘记了感恩。人生的幸福并不在于拥有多高的职位和多少的财富，而在于能够对他人有所贡献。希望你们常怀感恩敬畏之心，与社会和谐相处，一生平安。”当时的中国，刚刚经受了一场非典的灾难。这场灾难的起因，不正是因为我们人类缺乏感恩之心吗？我们把地球当成自己的私有财产，为了满足自己毫无必要的欲望而为所欲为，结果受到了惩罚。我们的存在即使不是对这个世界的贡献，至少也不应该成为这个世界的负担。我经历过多次的毕业典礼，惟独这个很意外的关于感恩的致辞，至今似乎仍在耳边，特地拿来和同学们共勉。

以上文字，作为序。

薄守省

2007年1月12日于北航法学院

boshx@sohu.com

boshx001@yahoo.com.cn

前 言

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的，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》撰写分工如下：

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	(7)
第三节 我国航空法律体系	(11)
第二章 民用航空器的法律规定	(17)
第一节 航空器概述	(17)
第二节 民用航空器国籍	(21)
第三节 民用航空器权利	(32)
第四节 民用航空器适航管理	(49)
第五节 对外国民用航空器的特别规定	(52)
第三章 航空人员的法律规定	(57)
第一节 航空人员的管理制度	(57)
第二节 航空器机长的法律地位	(62)
第四章 机场的法律规定	(69)
第一节 机场概述	(69)
第二节 机场建设	(72)
第三节 机场管理	(81)
第五章 空中航行的法律制度	(89)
第一节 空气空间的法律地位	(89)
第二节 领空管理制度	(99)
第三节 国际空中航行	(110)
第四节 领空主权的保护	(115)
第六章 公共航空运输企业的法律规定	(120)
第一节 公共航空运输企业概述	(120)



第二节	公共航空运输企业的设立	(122)
第三节	公共航空运输企业的权利与义务	(128)
第四节	运价和运力	(132)
第五节	航空运输自由化中的航空企业体制变革	(136)
第七章	公共航空运输的法律制度	(147)
第一节	公共航空运输的一般规定	(147)
第二节	航空运输合同	(153)
第三节	运输凭证	(166)
第四节	承运人的责任	(180)
第五节	实际承运人履行航空运输的特别规定	(221)
第八章	通用航空的法律制度	(230)
第一节	通用航空概述	(230)
第二节	通用航空企业	(232)
第三节	非经营性通用航空	(238)
第四节	通用航空的飞行管制	(242)
第九章	民用航空不安全事件的调查和处置	(248)
第一节	民用航空不安全事件概述	(248)
第二节	民用航空不安全事件的处置概述	(255)
第三节	民用航空器搜寻援救	(260)
第四节	民用航空事故家属援助	(266)
第五节	民用航空器飞行事故调查	(269)
第十章	对地面第三人损害的赔偿责任	(279)
第一节	对地面第三人损害赔偿责任制概述	(279)
第二节	1952年《罗马公约》	(285)
第三节	我国《民用航空法》的规定	(301)
第十一章	制止危害民用航空安全的法律规则	(309)
第一节	关于民用航空安全概述	(309)
第二节	关于民用航空安全的国内法律规定	(311)
第三节	关于民用航空安全的国际条约	(315)

第十二章	民用航空涉外关系的法律适用	(328)
第一节	航空器物权关系的法律适用	(329)
第二节	国际航空运输合同关系的法律适用	(334)
第三节	国际航空侵权关系的法律适用	(340)
第四节	我国民用航空关系法律适用的立法	(346)

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用, 并使航空、公众和世界各国从中受益的一套规则。”^②

(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。”^③

我们认为, 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, 这个道理更易为人们所理解。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

① Videla Escalada. Aeronautical Law. 1979: 2.

② I H Ph Diederiks-Verschoor. An Introduction to Air Law. 6th ed. New York: Kluwer Law International, 1979.

③ 赵维田. 国际航空法. 北京: 社会科学文献出版社, 2000: 2.

“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。二战以后,危害国际民航安全的行为屡屡发生,严重危及国际民航的安全和声誉。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》,于1970年签订了《海牙公约》,于1971年签订了《蒙特利尔公约》,于1988年签订了《补充蒙特利尔议定书》,于1991年签订了《关于注标塑性炸药以便探测的公约》。这构成了国际航空公法的框架。国际民用航空组织《芝加哥公约》第17号附件,指出了国际航空公法方面的最新发展。

在私法领域内,涉及对公共航空运输企业、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,需要采取统一的规则为国际航空运输开路。如为航空损害赔偿实行统一规则的华沙《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,其中最显著的成就是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。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》。^① 2005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

尽管航空、陆上、水上运输均具有交通运输业的通性,航空运输的特殊性,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. 航空法不能完全并人民法,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、非法干扰行为的治安行政处罚等行政法律关系,调整劫机犯罪行为的刑事法律关系,航空公司和旅客不一定是内国人的,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。

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

^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。

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，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