

民用航空法概论

王小卫 吴万敏 编著

航空工业出版社

民用航空法概论

王小卫 吴万敏 编著

航空工业出版社
北 京

内 容 提 要

本书主要涉及了与民用航空法有关的各个领域,内容更注重实用性,既包含了公法的内容,又包含了私法的内容。主要论述了空气空间的法律地位、国际性民用航空组织和公约、民用航空器、航空人员、民用机场、国际航空运输、我国航空运输法律制度、航空器对地面第三人的损害赔偿赔偿责任、航空保险法律制度、民用航空安全保卫法律制度等,并给出了一些参考案例,同时还附有现行的公约和航空法。

本书适用于民航院校的学生,同时对广大民航业内人员了解和执行民用航空法有很好的参考作用。

图书在版编目 (C I P) 数据

民用航空法概论/王小卫,吴万敏编著. —北京:航空工业出版社,2007.1

ISBN 7-80183-883-1

I. 民... II. ①王...②吴... III. 民用航空—航空法—概论—中国 IV. D922.296

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2006) 第 150702 号

民用航空法概论 Minyong Hangkongfa Gailun

航空工业出版社出版发行

(北京市安定门外小关东里 14 号 100029)

发行部电话: 010-64919539 010-64978486

北京地质印刷厂印刷

全国各地新华书店经售

2007 年 1 月第 1 版

2007 年 1 月第 1 次印刷

开本: 787 × 1092

1/16

印张: 11.625

字数: 294 千字

印数: 1—5000

定价: 19.00 元

前 言

从1903年莱特兄弟发明飞机并开始了他们伟大的历史性飞行以来，人类社会掀开了崭新的一页。飞机作为一种先进的运输工具被应用到了战争、民用运输、通用航空等诸多领域。飞机制造业突飞猛进地发展起来，航空运输业也呈蓬勃之势迅速发展。航空运输改变了传统运输业的模式，人类的生活也因此而发生了巨大的变化，人的活动范围更大，活动内容也更加丰富，国与国之间的联系也更加紧密，人们从民用航空活动中得到了巨大的利益和便利。

但是，随着飞机应用到社会生活，随着航空运输业的快速发展，出现了许多需要解决的问题，诸如空气空间的法律地位问题、国际运输与国内运输的划分问题、定期航班与不定期航班的地位问题、航空运输中的损害责任问题，随后又频繁出现了航空犯罪的问题。这些问题的出现，需要依赖国际社会的共识以及国际间的相互协作与配合来解决。航空法就是在这样的需求下产生的这样一种法律体系。它以国际公约、区域性的多边协定为主要表现形式，又以国与国之间的双边协定为依托，通过制定国际公约确定适用于全球的国际航空活动的共同准则，又通过国与国之间的双边协定对航空权利进行交换来实现国际航空运输的开展。各国还依照国际航空公约的精神和规则，制定出了适用于本国国内运输，并与国际运输规则相配套的法律和法规。

从内容上来看，航空法涉及的问题范围非常广泛。有调整国与国之间航空安全与利益关系的，如《芝加哥公约》；有规范国际航空运输中承运人责任等问题的统一规则的，如《华沙公约》、1999年《蒙特利公约》；有调整民用航空器权利问题的，如《日内瓦公约》；有调整航空器对地（水）面第三人损害赔偿问题的，如《罗马公约》；还有调整国际航空犯罪问题的，如《东京公约》、《海牙公约》等。此外，航空法还涉及到航空人员的资格、航空器的国籍管理、机场的使用等问题。这些问题的解决，对全球国际航空运输业的发展起到了巨大的促进和保障作用，使得全球的航空业能够在公平、健康、秩序的基础上快速发展。

我国民用航空业在改革开放后的20多年里也得到了飞速的发展，国内航空立法的活动也取得了长足的进步。比较重要的立法主要有四个：一是1995年10

月30日制定,1996年3月1日实施的《中华人民共和国民用航空法》;二是1985年1月1日制定,1996年2月29日修订,并于2004年7月12日再次修订、1996年2月28日实施的《中国民用航空旅客、行李国内运输规则》;三是1985年1月1日制定,1996年2月29日修订,并于1996年3月1日起施行的《中国民用航空货物国内运输规则》;四是2006年2月28日颁布,2006年3月28日起施行的《国内航空运输承运人赔偿责任限额规定》。这几个法律、法规的颁布与实施,对调整我国国内民用航空运输的秩序起到了非常大的促进和完善作用,是国内航空运输的基本法律准则。尤其是新的《国内航空运输承运人赔偿责任限额规定》的实施,标志着我国在承运人赔偿制度上的完善,体现了航空运输以人为本、保护受害人利益的法律价值取向,也标志着我国在承运人赔偿制度上与国际社会的接轨。

近几年,有关民用航空法方面的著作很多,从内容上看主要侧重在国际航空法、国际航空运输法、航空犯罪三大类。要么是研究民用航空活动中的公法问题,如空气空间的法律地位问题、航空犯罪问题;要么是研究民用航空活动中的私法问题,如损害赔偿、承运人的责任问题。本书在内容的选择和安排上与以前出版的著作有所差别,考虑到本书使用的对象主要是各民航院校民用航空专业的学生,而非法律专业的学生,因此,本书的内容更注重实用性而忽略法学的学科分类。本书对民用航空活动涉及的主要问题,分专章作了介绍。内容既包含了公法的问题,又包含了私法的问题;既包含了国际航空运输法律制度,又包含了国内航空运输法律制度;既包含了航空活动的核心领域如航空运输的有关问题,也包含了与航空活动相关的领域如航空保险、航空犯罪等有关问题。相信本书对民用航空领域的学生和专业人员学习和了解航空法都有一定的帮助。

本书在编写过程中得到了广州民航职业技术学院吴万敏院长的大力支持。在内容的组织和体系的安排上,吴万敏院长都给予了重要的参考意见,并在百忙中亲自完成了本书第四章——民用航空器的编写。尤其在出版的资金方面,吴万敏院长提供了大力的协助和无私的支援。借本书出版的机会,谨向吴万敏院长表示衷心的感谢。

王小卫

2006年10月28日

目 录

第一章 绪 论	(1)
第一节 民用航空法概述	(1)
一、民用航空法概念、体系及其调整范围	(1)
二、民用航空法在我国法律体系中的地位和作用	(2)
第二节 民用航空法的发展历史	(2)
一、国际航空立法的初步探讨时期	(2)
二、国际航空立法的活跃时期	(4)
三、国际航空立法的成熟和完善时期	(5)
第三节 民用航空法的特点	(6)
一、专门性	(6)
二、国际性	(7)
三、统一性	(7)
四、平时法	(8)
五、公法与私法的统一	(8)
第二章 空气空间的法律地位	(9)
第一节 空气空间的法律地位	(9)
一、空气空间的概念	(9)
二、空气空间的法律地位	(9)
第二节 领空主权原则及其下的适用规则	(11)
一、领空主权原则的含义	(11)
二、领空主权原则下的适用规则	(11)
第三章 国际性民用航空组织和公约	(15)
第一节 国际性民用航空组织	(15)
一、全球性国际民用航空组织	(15)
二、区域性国际民用航空组织	(18)
第二节 国际民用航空公约及我国参加的双边航空运输协定	(18)
一、国际民用航空公约	(18)
二、我国参加的双边航空运输协定	(23)
第四章 民用航空器	(24)
第一节 民用航空器的国籍	(24)

一、民用航空器的定义	(24)
二、民用航空器的国籍及其登记管理	(24)
第二节 民用航空器的权利	(25)
一、民用航空器的所有权	(26)
二、民用航空器的抵押权	(26)
三、对民用航空器的优先权	(27)
四、民用航空器的租赁	(27)
第三节 民用航空器的适航管理	(28)
一、民用航空器适航管理的概念和特点	(28)
二、民用航空器适航管理的内容	(28)
三、民用航空器适航管理的机关	(29)
四、违反适航管理的法律责任	(30)
第五章 航空人员	(31)
第一节 航空人员概述	(31)
一、航空人员的概念和种类	(31)
二、航空人员的资格条件	(31)
第二节 机组的法律规定	(34)
一、机组的构成	(34)
二、机长的法律地位及其职责权限	(35)
第六章 民用机场	(37)
第一节 民用机场概述	(37)
一、民用机场的概念	(37)
二、民用机场的分类	(37)
第二节 民用机场的规划与建设	(37)
一、民用机场规划与建设的基本原则和要求	(37)
二、民用机场总体规划的编制和管理	(38)
三、民用机场总体规划的报审程序及其管理	(39)
第三节 民用机场的使用和管理制度	(40)
一、《芝加哥公约》的相关规定	(40)
二、我国民用机场的使用许可制度	(40)
三、我国民用机场的管理制度	(42)
第七章 国际航空运输	(45)
第一节 国际航空运输概述	(45)
一、国际航空运输的定义	(45)
二、航空运输凭证与航空运输合同	(46)
第二节 国际航空运输中的航权	(47)
一、航权的概念	(47)

二、国际航权的新发展	(48)
第三节 国际航空运输价格体制	(50)
一、国际航空运输价格的概念	(50)
二、国际航空运输价格的管理模式	(50)
三、国际航空运输价格管理体制的现状	(51)
第四节 不定期航班	(52)
一、定期航班和不定期航班的定义及其他规定	(52)
二、包机	(53)
三、不定期航班管理中存在的问题	(54)
第五节 国际航空运输中的损害赔偿责任和诉讼	(55)
一、承运人损害赔偿责任	(55)
二、承运人赔偿责任的新变化	(56)
三、国际航空运输中的诉讼管辖	(57)

第八章 我国航空运输法律制度

(59)

第一节 我国航空运输企业法律制度	(59)
一、航空运输企业的概念及法律特征	(59)
二、航空运输企业的设立条件和审批程序	(59)
三、航空运输企业经营运作的法律规定	(60)
第二节 我国航空旅客、行李运输法律制度	(61)
一、国内航空旅客运输的定义	(61)
二、订座	(61)
三、客票	(61)
四、乘机	(63)
五、行李运输	(63)
六、旅客服务	(65)
七、航空运输中的赔偿责任	(65)
第三节 我国航空货物运输法律制度	(66)
一、航空货物运输原则	(66)
二、货物的托运	(67)
三、货物的承运	(68)
四、货物运输的变更	(70)
五、货物运输的费用	(70)
六、特种货物的运输	(70)
七、航空邮件和快递运输	(71)
八、包机包舱运输	(72)
九、赔偿责任	(72)
第四节 定期国际航空运输管理	(72)
一、经营国际航班业务的申请条件	(72)
二、定期国际航空运输的申请审批程序	(73)

三、国际航空运输的暂停和终止	(73)
四、经营国际航线的空运企业的法律义务	(73)
五、违反定期国际航空运输管理的法律责任	(74)

第九章 航空器对地面第三人的损害赔偿責任

(75)

第一节 第三人损害赔偿責任概述	(75)
一、第三人损害赔偿問題的提出	(75)
二、第三人损害赔偿責任的含义	(75)
三、第三人损害赔偿責任的性质和当事人	(76)
第二节 第三人损害赔偿責任的承担	(76)
一、第三人损害赔偿責任的确定	(76)
二、第三人损害赔偿責任的承担范围	(78)
三、第三人损害赔偿責任的诉讼管辖和诉讼期限	(79)

第十章 航空保險法律制度

(80)

第一节 航空保險概述	(80)
一、航空保險的概念	(80)
二、航空保險的分类	(80)
三、航空保險的特点	(81)
四、航空保險当事人的权利和义务	(81)
第二节 航空保險的种类	(83)
一、航空器机身險	(83)
二、承运人法定責任險	(83)
三、第三者責任險	(83)
四、航空人身意外伤害險	(83)
五、其他險种	(84)
第三节 航空保險的理賠	(84)
一、航空保險理賠的概念	(84)
二、航空保險理賠的程序	(84)

第十一章 民用航空安全保卫法律制度

(86)

第一节 国际民用航空犯罪和违法行为的法律制度	(86)
一、航空犯罪的定义	(86)
二、航空犯罪的种类	(87)
三、国际航空犯罪的司法管辖权	(89)
四、或引渡或起诉原则	(90)
第二节 我国民用航空犯罪和违法行为的法律制度	(91)
一、民用航空犯罪的种类	(91)
二、其他民用航空违法行为	(92)

第十二章 参考案例	(94)
附录	(106)
附录 1 国际民用航空公约	(106)
附录 2 统一国际航空运输某些规则的公约	(122)
附录 3 统一国际航空运输某些规则的公约	(130)
附录 4 关于在航空器上犯罪和其他某些行为的公约	(142)
附录 5 关于制止非法劫持航空器的公约	(147)
附录 6 关于制止危害民用航空安全的非法行为的公约	(150)
附录 7 中华人民共和国民用航空法	(154)

第一章 绪 论

第一节 民用航空法概述

一、民用航空法概念、体系及其调整范围

民用航空法是由于飞机的发明和使用而在 20 世纪产生和发展起来的一门新兴法律学科。民用航空事业的快速发展,不仅为交通业开创了一个崭新的途径,而且为国际交往提供了异常便利的条件,缩短了国与国之间的距离,开拓了广阔的空间。而这种国际交往的不断加深又反过来刺激了民用航空业日新月异的发展。因此,20 世纪是民用航空业飞速发展的时期。但是,随着民用航空活动的不断发展,又引发了一系列错综复杂的问题,如空域的管理问题,各国之间民用航空利益的划分问题,民用航空运输中的损害赔偿问题及民用航空犯罪的问题等等,这些问题都需要依靠国际间的协商,并采用法律手段来解决,由此促进了民用航空方面的法律制度的建立,并使民用航空法逐渐发展成为一门新兴的独立法律部门,促成了民用航空法自成一体的局面。

民用航空法作为一个新兴法律部门,是由数量众多的各类国际民用航空公约、地区性的多边协定、国与国之间的双边协定、国际惯例以及各国自己制定和颁布的民用航空方面的法律法规和法院判例组成的独立法律体系。对于民用航空法的定义,各国学者则有不同的表述。如法国学者认为,“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”。阿根廷著名航空法学者文斯卡拉达则认为,“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”。荷兰的航空法专家迪得里克斯·弗斯霍尔则将航空法定义为,“管理空气空间的使用,并使航空、公众和世界各国从中收益的一套规则”。无论给航空法下何种定义,航空法都是因航空活动的发生而产生的,调整因航空活动过程中引起的对空气空间的管理、对航空器的使用及对航空运输过程中所形成的各种社会关系进行规范的国际国内的原则和制度的法律体系的总称。

在我国,由于民用航空业起步较晚,发展速度缓慢,整个民用航空业与发达国家相比相对落后,这种状况直接影响到民用航空法在我国的发展,民用航空法在我国一直未能形成一个独立的法律部门,而是渗透在其他类型的法律条文如刑法、民法等法律条文中,即便是专门的调整民用航空活动的规范性文件,也主要表现为国务院及民航总局颁布的行政法规、条例以及规章等效力等级较低的法律规范。改革开放 20 多年来,我国民用航空事业有了长足的发展,国际交往日益频繁,出入境人员数量不断增加,国际航空运输业务不断拓展,制定一部独立的民用航空法典的条件成熟了。到了 20 世纪 90 年代,全国人大通过讨论和审议,参照国际民用航空公约的精神和原则,并结合我国的具体情况,制定和颁布了我国第一部民用航空法典——《中华人民共和国民用航空法》(1996 年 3 月 1 日实施)。这一法典的颁布,

标志着我国民用航空法已经同其他法律部门一样有了自己独立的地位,同时,也为民用航空法的法学研究活动的开展奠定了基础。由此来看,我国民用航空法的国内立法体系,除了该部法典外,还包括了由国务院及民航总局颁布的各项民用航空法规、条例及实施细则。

民用航空法产生的目的就在于调整民用航空领域中发生的各种社会关系,因此,民用航空法的调整对象由航空活动的内容所决定。由于民用航空活动包括了公共航空运输和通用航空两大类型,在这两类民用航空活动的过程中,必然会产生出各种各样的社会关系,如国际运输中产生的国与国之间的空中利益分配关系,航空器使用过程中产生的对航空器的所有权、租赁权、债权等权利关系及航空器的管理关系,在航空运输过程中产生的承运人与旅客、货主之间的权利义务关系及损害赔偿关系,以及对航空犯罪的管辖问题中产生的国与国之间的合作关系等,这些关系涉及的利益众多,深度广,影响面也很大,必须依赖民用航空法的指引和调整,才能使全球的民用航空活动秩序得以稳定和平衡,利益得以维护和协调。民用航空法正是以这些社会关系作为其调整的对象的法律部门。具体说来,民用航空法调整的社会关系表现为:因航空器的使用和管理引起的社会关系,因民用机场的建设、使用和管理引起的社会关系,对空中交通进行管理引起的社会关系,因国际、国内航空运输及通用航空活动引起的社会关系,航空保险关系,及民用航空安全的保障等社会关系。

二、民用航空法在我国法律体系中的地位和作用

民用航空法是调整国际和国内民用航空活动产生的各种社会关系的法律规范的一系列法律规范的总和,它是由国际公约和国际惯例以及国内民用航空法律规范组成的独立法律体系,也是我国整个国家法律体系的重要组成部分。尤其是《中华人民共和国民用航空法》的颁布,标志着我国民用航空法律体系的完善和独立,更重要的是,它填补了我国国内立法体系中缺乏民用航空立法的空白。民用航空法的完善,一方面完善了我国立法和法学研究的空白,另一方面,它推动我国民用航空活动走上了法制化、规范化、国际化和科学化的轨道,具有深远的理论和现实意义。

从目前的情况来看,我国国民经济正处于快速发展的时期,这一形势为众多行业的发展提供了良好的机会。尤其是我国的民用航空业,起步较晚,发展时间短,再加上我国的地域范围广,城乡人口众多,借助国民经济高速发展的东风,民用航空市场的发展潜力是巨大的和可预见的。可以肯定的是,随着人们生活水平的不断提高,空中运输作为一种方便快捷的交通方式,必然被越来越多的人所采用。并且,从航空运输所创造的经济价值来看,其带给国家的经济利益是巨大的,民用航空在国民经济中所占的份量是不可忽视的,日益成为国民经济的重要领域,对国民经济的发展起到巨大的促进作用。但是,仅用行政和经济手段调整民用航空活动显然是不足够的,要维护民用航空活动的正常发展,保护民用航空活动当事人的利益,必须还要依赖法律手段,用民用航空法来维护民用航空秩序,保证民用航空活动的安全、优质和正常,解决民用航空活动中遇到的各种法律问题。

第二节 民用航空法的发展历史

一、国际航空立法的初步探讨时期

民用航空法的发展与民用航空器的发明和使用是分不开的,而航空器的发明最早可以追溯到 18 世纪的欧洲。

1783年6月4日,法国人蒙哥尔费兄弟(Joseph Michel Montgolfier 和 Jacques Etienne Montgolfier)利用热空气轻而上升的原理,制成了世界上第一只直径30英尺(一英尺等于0.303米)的丝质热气球,气球飞行了2英里远(一英里等于1.61公里),1000英尺高。1783年11月21日,蒙哥尔费兄弟又在巴黎穆埃特堡进行了世界上第一次载人空中航行。他们邀请达乐朗德伯爵等两人乘坐他们制作的热气球从巴黎市中心起飞,气球升至3000英尺高,飞行时间20分钟,飞行距离5英里。当时的法国国王、王后及巴黎市民(约40万人),一起观看了人类历史上这一纪念意义的壮观场面。由此,人类开始了航空飞行的历史。

同年的12月1日,也是在巴黎,法国科学家夏尔(J. A. C. Charles)和他的助手罗伯特(Robert)进行了第一次氢气球的飞行,这次飞行的距离为27英里。

热气球的放飞逐渐带来了治安方面的问题,如何对热气球进行管理,保护城市的安全和治安秩序,巴黎市政府着手对这一问题进行司法的干预。1784年,巴黎市政府颁布了一个治安法令,对热气球的放飞作了明确的限制,规定未经警察当局批准,禁止气球升空。这一规定标志着航空活动开始受到政府的干预和调整,受到法律的约束了。而这一治安法令,也被誉为第一部航空法令。

1785年1月7日,人们驾驶蒙哥尔费热气球完成了一项壮举,气球飞越了英吉利海峡,跨越了国界。此后,英国、意大利、西班牙、美国、比利时、德国、荷兰等国都进行了热气球的自由飞行。1793年,在费勒鲁斯战役中首次使用气球侦察敌情,在欧洲被认为是历史上第一次将航空用于战争。1852年,用蒸汽机作为动力的飞艇出现了。1855年,人们根据信天翁翅膀原理制成滑翔机进行了飞行,被认为是第一次重于空气的航空器飞行。1865年,使用带动力的飞艇在纽约成立了第一家空中航行公司(Aerial Navigation Company)。1870年,巴黎城被普鲁士军队围困,法国政治家甘必大乘气球飞离巴黎去外省求援,以组织抵抗运动。同年11月19日,俾斯麦首相便致函法国政府,声称将越境气球和越境士兵一样对待,即作为间谍处置。

在上述背景下,航空立法、司法及理论研究活动开始出现了。

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。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)。

1863年,朗岱尔发表了题为《航空或空中航行》的文章,被认为首次使用“航空”(aviation)这一词汇。1880年,国际法学会在英国牛津集会,将航空问题列入了议程。1889年,法国乘在巴黎举办国际博览会的机会,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。会议议题列入了四个航空法律问题。一是政府是否应颁发民用航空执照;二是驾驶员对乘客和地面第三人承担的责任是否需要制定特别法规定,还是适用普通法;三是救捞航空器残骸是否应适用海事法;四是对驾驶员的失踪和死亡宣告是否应重新立法。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,发表了第一批航空法论著。例如,芒都卡著《在空域中犯罪的刑事责任和司法侦缉》;威尔赫姆著《论在国际法中气球驾驶员的法律地位》。1899年,第一次海牙和平会议通过了《禁止在轻气球上放掷炮弹及炸裂品宣言》。

随着人类征服空气空间和航空活动的展开,民用航空法渐渐地开始萌芽。但真正意义上的民用航空法则是20世纪初的产物。

1889年,法国政府邀请了欧洲19个国家在巴黎召开第一次讨论航空法的国际会议,但因为各国对航空法一些基本问题的分歧,几次会议都未能产生任何结果。1900年,法国法学家保罗·福希叶(Paul Fauchille)向国际法学会提出了制定一部国际空中航行法典的请求。1901年,福希叶发表了具有划时代意义的法学著作——《空中领域和飞行器的法律制度》(也称为《浮空器的法律制度》)。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。

1903年,世界航空史上划时代的一页翻开,美国的莱特兄弟研制成功了人类历史上第一架使用动力的可操纵的飞行器——飞机。在当时大多数人认为飞机依靠自身动力的飞行完全不可能,而莱特兄弟却不相信这种结论,从1900年至1902年他们兄弟进行1000多次滑翔试飞,终于在1903年制造出了第一架依靠自身动力进行载人飞行的飞机“飞行者”1号,并且获得试飞成功。6年后,也就是1909年7月25日,法国飞行家布莱里奥驾驶一架单翼飞机飞越英吉利海峡,成为第一个驾驶飞机飞越英吉利海峡的人,因此获得了伦敦《每日邮报》的1000英镑奖金。与此同时,气球和飞艇飞行也相继增多,常常越出边界。在这种情况下,民用航空法的问题更是被提上议事日程。

1908年11月,法国参议院对航空问题展开广泛的辩论,一致认为,应对飞越边界影响国防安全和国际贸易的问题予以研究。此后不久,法国驻柏林大使提请德国政府注意德国气球飞越边界在法国降落的情况;德国政府作出保证不再发生此类事件。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,为会议做准备。德国为会议提交了一个共55条和两个附件的公约草案。1910年5月18日至6月29日,在巴黎召开了第一次国际空中航行会议。会议围绕德国提出的公约草案进行了激烈的讨论,讨论的主要议题是关于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。这次会议尽管因政治上的分歧最终未能达成协议,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,同时促使各国颁布了首批空中航行管理法令。如德国勃兰登堡省于1910年8月10日首先颁布了航空法令,并于同年10月22日由普鲁士王国颁布;英国1911年6月2日颁布《空中航行法令》,建立了对飞越英国领土的管制制度。1913年2月14日英国颁布了第2号《空中航行法令》,扩大了国务大臣的权力,以便采取英国防务措施和规定外国航空器必须降落的地点,国务大臣有权禁止飞行器在特定区域上空飞行,等等。这次会议在民用航空法发展史上具有重大意义。

二、国际航空立法的活跃时期

第一次世界大战爆发后,飞机因其具有远程高速的特点及优越的运载能力,被用在了战争中,成为非常有效的作战及运输工具,并在期间发挥了非常巨大的作用。这反过来刺激了对飞机的需求和飞机制造业的发展。以英国为例,一战爆发之初的1914年,英国只有12架军用飞机,到战争结束时的1918年,英国已经拥有了22000架飞机。

战争极大地推动了民用航空制造业和运输业的发展。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。到1919年初,欧洲各国首都之间的定期国际航班已经建立。同年的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。

随着民用航空运输业的空前发展,各国在国际民用航空法律制度的认识上也逐渐统一起来。1919年,一战的战胜国在法国巴黎召开会议,即巴黎和会,10月13日,在本次会议上通过了国际上第一部民用航空法典——《空中航行管理公约》,简称1919年《巴黎公约》。1919年《巴黎公约》共9章43条,有8个附件,并根据公约的规定,建立了常设管理机构——国际空中航行委员会。《巴黎公约》在民用航空法发展史上具有极其重要的意义。它是国际民用航空法的第一个多边国际公约,确立了领空主权原则,为制定国际空中航行的法律制度奠定了坚实的基础。它被誉为“航空法的出身证”,标志着民用航空法的正式形成。《巴黎公约》本应是世界性的公约,但由于公约规定有歧视性的条款和政治上的原因,致使公约于1922年7月11日才开始生效。到1939年第二次大战前,只有32个国家被批准或加入《巴黎公约》。

而在1926年11月1日,以西班牙和葡萄牙为首,集合20个欧洲和美洲国家,在马德里签订了《伊比利亚——美洲空中航行公约》(简称1926年《马德里公约》)。1928年2月20日,以美国为首,在哈瓦那签订了《泛美商业航空国际公约》(简称1928年《哈瓦那公约》)。尽管存在三个公约,但后两个公约关于空中航行的规定,基本上与《巴黎公约》的内容是一致的。因此,《巴黎公约》在很大程度促进了法律制度的统一。

随着国际航空运输的发展,经常在“私法”方面也经常产生法律冲突。1925年10月27日,法国政府邀请欧洲为主的43国在巴黎举行了第一次航空私法国际会议,目的在于商讨飞机的登记、产权以及国际航空运输中的承运人责任问题及飞机造成的第三人损害的责任问题等。会议为统一国际航空运输的责任制度提出了一个公约草案,并成立国际航空法律专家技术委员会(CITEJA)。此后,经国际航空法律专家技术委员会的努力,1929年9月,第二次航空私法国际会议在华沙召开,经过航空法专家的反复讨论,制定了在国际航空运输领域起至关重要作用的《统一国际航空运输某些规则的公约》,即《华沙公约》,该公约为统一航空运输凭证和明确航空运输中的承运人责任作出重要的贡献。此后,又陆续制定了1933年《统一关于飞机对地(水)面第三人造成损害的某些规则的公约》(即《罗马公约》)、1933年《航空器预防性扣留公约》及1938年《布鲁塞尔保险议定书》等法律文件。这些文件的全文,一般都冠以“统一某些规则”的字样,它们为航空器对地(水)面第三人的损害赔偿、航空器权利等问题提供了法律依据,对统一国际航空私法作出了重要的贡献

三、国际航空立法的成熟和完善时期

第二次世界大战的爆发为航空业的发展提供了一个广阔的发展空间,战争促进了航空业极大的发展,二战期间大量的飞机投入战争中使用以及战后退役的飞机转为民用,这些都把航空器制造业和航空运输业推向了一个新的高峰。

1944年11月1日至12月7日,在美国的倡导下,以同盟国为主的52个国家在美国芝加哥召开了国际民用航空会议,重新规划国际民用航空事业的发展新局面。会上签订了《国际民用航空临时协定》、《国际民用航空公约》、《国际航班过境协定》、《国际航空运输协定》和《国际民用航空会议最后决议书》五个文件,为现代民用航空法奠定了基础。尤其是《国际民用航空公约》,重申了《巴黎公约》关于各国对其领土之上的空气空间具有完全的和排他的权利原则,并使之成为国际航空活动的基础性原则,而《芝加哥公约》本身,也取得了国际民用航空法律体系中的宪法性地位。同时,按照《芝加哥公约》的规定,各国还同意设立国际民用航空组织,并使之成为联合国的专门机构及国际民用航空领域中最重

要的国际组织。

继《芝加哥公约》之后，国际航空私法也伴随国际民用航空业的发展得到了长足的发展。1948年，国际民用航空组织召开了日内瓦会议，讨论通过了《关于国际承认对航空器权利的公约》，对航空器的登记、产权、购买、租赁以及抵押等问题作了统一规定，该公约于1957年生效。1952年9月，国际民用航空组织在罗马召开会议，重新制定了旨在取代1933年《罗马公约》的新条约文本——《外国航空器对地（水）面第三人造成损害的公约》，也称1952年《罗马公约》。20世纪50年代以后，国际民用航空组织又陆续在1955年和1971年对《华沙公约》进行了修正，提高了对旅客的损害赔偿额度。

20世纪60年代，伴随航空业和国际局势的发展，航空犯罪行为不断出现。尤其是60年代末和70年代初，国际恐怖主义浪潮席卷全球，危害民用航空安全的事件接二连三地发生，并呈愈演愈烈的趋势。航空犯罪行为不仅严重地扰乱了国际民用航空的秩序，更严重地危害到了各国民用航空业的发展和人们生命和财产的安全。因此，航空犯罪活动引起了世界各国特别严重的关注。联合国大会呼吁所有国家采取一切适当的措施，在国家管辖的范围内阻止、防范或查禁这类行为，航空犯罪行为必须受到法律的制裁和严惩。在联合国和世界各国的共同努力下，先后制定了针对航空犯罪的三个著名的国际公约：1963年9月14日在日本东京签订的《关于在航空器内的犯罪和其他某些行为的公约》，即《东京公约》；1970年12月1日在荷兰的海牙签署的《关于制止非法劫持航空器公约》，即《海牙公约》；1971年9月23日在加拿大的蒙特利尔签订的《关于制止危害民用航空安全的非法行为公约》，即《蒙特利尔公约》。这些公约，对航空犯罪的定义作了明确的规定，解决了有关航空犯罪的管辖权问题，确立了对国际民用航空犯罪的原则和制度。

随着这些公约的制定，国际民用航空法的体系成熟和完善了起来。一直到现在，这些公约仍然在维护国际民用航空秩序和调整民用航空活动方面，发挥着巨大的作用。

第三节 民用航空法的特点

所谓特点是一个事物区别于它事物的自身所具有的某种性质。民用航空法作为一个独立的法律体系，除了具有与其他法律相同的特性外，还具有一些明显区别于其他法律的特点。这是由于民用航空法是与民用航空活动关系密切的法律体系，它以民用航空活动作为自己的调整对象，并对民用航空活动起调整和保障的作用，因此，不论是民用航空法的内容还是形式，都反映了民用航空活动的要求，并受到民用航空活动的深刻影响和制约。

民用航空法的特点主要表现在以下几个方面。

一、专门性

民用航空业是一个技术密集型行业，它的发展依赖于其他为数众多的相关行业的发展。例如，航空器的设计和制造涉及到材料科学、机械工业、电子技术、电气技术的发展；航空器的使用和管理又涉及到航空器的操作和通信工程技术的发展；航空运输业的发展又涉及到商业及贸易的发展等等。因此，不论是航空器的设计和制造，还是航空器的使用和维修，不论是航空运输活动的开展，还是通用航空业的兴旺，无一不包含着极高的专业技术要求。民用航空业的这一特点也决定了民用航空法具有专门性这一突出特点。

从民用航空法调整的范围来看，既包括了航空器的适航和飞行签派，也包括了空中交通

管制和机场管理，同时还包括了国际国内航空运输及搜寻救援和航空事故调查，民用航空法的内容具有很强的针对性和专业性，显示了非常强的专门性特点。像我国 2004 年 12 月 16 日民航总局颁布的《民用航空飞行签派员执照管理规则》、1990 年 5 月 26 日民航总局颁布的《中国民用航空飞行签派工作细则》、1990 年 6 月 16 日颁布的《中国民用航空飞行事故调查条例》、1998 年 8 月 1 日颁布的《中国民用航空空中交通管制岗位培训管理规则》以及 2000 年 1 月 5 日起施行的《中国民用航空空中交通管理规则》（修正）等民用航空法规，都是针对专业性航空活动所制定的专门性法规。

二、国际性

与其他法律部门相比较，民用航空法另一个典型的特征在于它的国际性。民用航空法的国际性特点直接源于航空活动的国际性。

由于航空活动是依赖于空气空间进行的，空气空间又是人类共同的资源，因此，在遵循法律原则的基础上共同利用空气空间是各国应有的权利。飞机发明之后，作为重要的交通工具，航空运输业成了现代国际交往的重要手段和途径。飞机的发明和使用，缩短了国与国、人与人之间的距离，使得国际交往日益频繁和便利。尤其对那些领土范围小的国家和地区，如欧洲地区，他们的民用航空活动主要表现为国际航空运输活动。与其他交通方式相比，航空运输活动从一开始就突破了国家的界限，实现了国际化。

从早期的民用航空立法的情况来看，航空法一开始，就是一项超越国界的国际性立法活动，涉及到国与国之间的关系。随着航空事业的不断发展，航空法对全球的民用航空活动的调整作用日益突出，它的任务不仅限于调整国内的民用航空活动，更重要的在于调整全球的民用航空活动的秩序与安全，平衡各国在民用航空领域中的地位和利益。尤其是上个世纪 60 年代以后，国际航空犯罪活动日益猖獗，航空犯罪活动往往涉及多个国家，要解决航空犯罪问题，各国间的支持和配合就显得尤为重要，利用国际公约解决这一问题就成为各国共同的选择。

种种原因决定了民用航空法不论从其所调整的对象上看，还是从其表现形式和法律渊源上看，都表现出突出的国际性特点。民用航空法是以国际公约、地区性协定等为其主要的表现形式，是建立在以国际公约、地区性协定以及双边协定基础上的一系列国际、国内法律规范和原则的总和，其法律形式的主体仍然是国际公约和双边协定。

三、统一性

随着全球经济一体化的发展，民用航空业在设计、制造和运输方面越来越呈现出国际性的特点，航空业各领域已经成为一个全球化的产业。飞机的生产和出口、使用和维修，要求国际上有统一的航空技术标准；航空服务贸易的发展，各国间航权的相互交换，也要求国际间统一的航空法律规范的调整。如果没有统一的技术标准，国际空中航行的安全难以得到可靠的保障；如果没有统一的法律规范，国际民用航空活动势必会处处遇到障碍。

因此，《国际民用航空公约》规定：“缔约各国承允在关于航空器、人员、航路及各种辅助服务的规章、标准、程序及工作组织方面进行合作，凡采取统一办法而能便利、改进空中航行的事项，尽力求得可行的最高程度的一致”（第 37 条）。自 1919 年创立的国际空中航行委员会、1925 年成立的国际航空法律专家技术委员会至 1947 年正式成立的国际民用航空组织，在统一国际航空法律规范方面做了大量的工作，尤其在统一国际航空技术标准方面