

中国航空航天法律文库 李乾贵 / 主编

航空法学 基本理论研究

贺富永 著



科学出版社

中国航空航天法律文库 李乾贵/主编

航空法学基本理论研究

贺富永 著

科学出版社

北 京

内 容 简 介

本书是对航空法学基本理论进行的一个综合性研究,系统地阐述了航空法的历史发展,航空法的功能、作用和价值,航空法的性质、特征和调整对象,航空法的基本原则,揭示了航空法在航空事业建设中的地位、价值和功能,并注重对我国现行航空法律制度及其原理的研究。在研究体例上注重把航空法律制度的基本原理与现实的制度、程序结合起来,把国际航空法的制度和我国现行航空法制度结合起来。按照航空法的运行轨迹,本书详细研究了我国航空法立法、执法、司法等的现状及存在的问题,并提出了相应的建议和对策。

本书可以作为法学和民航相关专业本科生和研究生的教学参考用书,还适用于从事航空运输活动的相关人员和司法人员,供他们在实践中参考和借鉴之用。

图书在版编目(CIP)数据

航空法学基本理论研究 / 贺富永著. —北京: 科学出版社, 2014.4
(中国航空航天法律文库/李乾贵主编)

ISBN 978-7-03-040420-6

I. 航… II. 贺… III. 航空法学—理论研究—中国 IV. D922.296.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 074012 号

责任编辑: 赵 鹏 / 责任校对: 张怡君

责任印制: 徐晓晨 / 封面设计: 梨园彩印厂

科 学 出 版 社 出 版

北京东黄城根北街 16 号

邮政编码: 100717

<http://www.sciencep.com>

北京京华虎彩印刷有限公司 印刷

科学出版社发行 各地新华书店经销

*

2014 年 4 月第 一 版 开本: 787×1092 1/16

2014 年 4 月第一次印刷 印张: 16 1/4

字数: 385 000

定价: 64.00 元

(如有印装质量问题, 我社负责调换)

总 序

作为法学的一个分支学科，航空航天法学是以航空航天法律现象为其研究对象的一门法学学科，它是随着航空航天活动的出现而产生和发展的。随着航空航天活动的进一步发展，由此产生的法律问题不仅涉及国际法主体之间的纠纷，还涉及国际法主体内部所产生的法律纠纷，传统空间法学的内涵已经不能涵盖各国航空航天活动所产生的各种法律问题，学者们已经将空间法改称为航空航天法，用航空航天法来概括航空航天领域出现的各种法律问题。

航空航天法学的教学和科研工作是从西方学者开始的。欧美一些国家在大学中先后开设了航空法课程，并设立相应的法学硕士学位和博士学位。在欧洲，早在 1938 年，荷兰莱顿大学的丹尼尔·古德惠斯教授就首先在该校开设了航空法课程。此后，莱顿大学还设置了航空航天法（包括外空法）的研究生课程、国际航空和外空法的硕士学位课程、有关民用航空和外层空间的硕士和管理学学位以及博士学位课程。1987 年，法国的国际空间大学，开设了航空研究、航空管理等专业和相关的空间法课程以及航空航天法方面的博士学位课程。在美国，内布拉斯加大学（University of Nebraska）是第一个授予空间法与电信法硕士学位的大学。此外，美国的其他几所大学也教授外空法，如乔治敦大学法律中心、乔治华盛顿大学外空政策研究所、南加利福尼亚大学和麻省理工学院等。

在亚洲，设置航空航天法学硕士学位和博士学位的主要是韩国。在韩国，韩国航空大学专门设有外空法硕士学位和博士学位，并开设了相关的航空航天法学课程。在日本，尚未设立关于空间法的专门研究机构，但是日本设置了航空航天法学的相关课程，部分大学在进行空间法的教学，而且在政府的主导下日益兴盛。

在我国，北京航空航天大学于 2007 年取得“法律科学与管理”二级学科博士点，2010 年取得法学一级学科博士点，增设了国际法（含航空航天法）专业二级学科博士点。中国政法大学于 2010 年在国际法硕士研究生中，设置航空法与空间法研究方向。南京航空航天大学于 2004 年开设经济法硕士点航空法研究方向，2007 年开设宪法学与行政法学硕士点航空行政法研究方向，2011 年经国务院学位委员会办公室批准开设航空航天法学硕士学位专业，并于 2013 年面向全国正式开始招生。

为方便和更好地研究航空航天法学，西方学者大多将航空法与航天法放在一起进行研究，于是一个新的法学学科——航空航天法学出现了。1958 年，美国制定了《航空航天法》。据此，航空航天法学这门学科在世界范围被普遍采用至今。同时，世界上一批航空航天法学研究机构也由此诞生，如荷兰莱顿大学航空和航天法学研究所、德国科隆大学航空和航天法学研究所、芬兰拉普兰德大学航空和航天法学研究所、加拿大麦吉尔大学航空和航天法学研究所、阿根廷萨尔瓦多大学航空和航天法学研究所、墨西哥空间法学院、印度尼西亚航空法和空间法中心等。

在我国,许多院校也高度重视航空航天法学的教学和科研工作,大部分已经相继成立了航空航天法学相关科研机构。例如,北京航空航天大学于2000年设立了外层空间法研究所(2010年改名为航天法研究所),2007年设立了航空法研究所;中国民航干部管理学院于2003年成立航空法研究中心;哈尔滨工业大学于2005年成立了空间法研究所;北京理工大学于2006年成立了国际空间法研究所;中国政法大学于2007年成立了航空与空间法研究中心;南京航空航天大学于2011年成立了航空法与空间法研究所。特别是我国航空航天法学二级学科硕士点经国务院学位委员会办公室批准首次于2011年在南京航空航天大学设立,这属于国内首创,并由此抢占了我国航空航天法学教学和研究的制高点。同时,航空航天法学二级学科硕士点在南京航空航天大学的设立,契合了南京航空航天大学的发展目标,并形成和体现了南京航空航天大学“三航”的学科特色。南京航空航天大学,经过六十多年的建设,已基本形成以工为主,理工结合,工、管、理、经、文、法、哲、教等多学科协调发展,具有航空、航天、民航特色的研究型大学学科体系。现在,南京航空航天大学在航空航天法教学和研究方面已形成团队,且取得较好成绩,团队科研实力较强,行业背景深厚。团队的大多数人员,均有主持或参与航空航天法学科科研工作的经历,对航空航天法律事务熟悉,科学研究功底深厚,能结合南京航空航天大学特色专门研究航空航天法。南京航空航天大学法律系(2001年设立)、模拟法庭(1997年建成)、科技与经济法制研究中心(2001年设立)、知识产权研究咨询中心(2006年设立)、法律事务门诊(2004年设立)、航空法与空间法研究所(2011年设立)、航空航天法知识产权研究生主题创新实验室(2011年设立)的相继成立,为南京航空航天大学研究航空航天法和更好地培养学生的专业理论素养提供了良好的教学与科研平台,并促成了南京航空航天大学航空航天法律研究相关项目的立项和师生一大批学术成果的获奖。在航空航天法律研究方面,南京航空航天大学师生即将出版《航空法教程》《航空法学案例评析》《国防工业管理与运行——国际比较研究》《知识产权原理与制度新论》《航空法学——总论与体系研究》《中国民用飞机产业发展立法研究》《中国民机企业决策机制研究》等一批重要著作。

近年来,南京航空航天大学在航空航天法律的研究方面,已经与国内外相关院校法学院的航空航天法学科科研机构加强了学术交流与科研合作,参加了相关的航空航天法学国际论坛,特别是在国务院、中央军委空中交通管制委员会办公室与工业和信息化部政策法规司、装备司的大力支持和指导下,与相关院校专家学者合作参与和主持了“中国航空法立法研究”,“中国民用飞机产业发展立法的必要性、可行性及相关法律关系研究”,“WTO规则与中国民用飞机产业发展立法研究”等国家级重要项目的研究,并取得了丰硕的研究成果。

《中国航空航天法律文库》这套系列丛书,即是南京航空航天大学航空法与空间法研究所在相关项目研究和教学研究成果的基础上,在与国内外相关研究机构进行学术交流和与中国商用飞机有限责任公司法律部进行科研合作的背景下,与科学出版社联袂推出的。

《中国航空航天法律文库》近年内拟将陆续推出《航空航天法研究》《中国航天法学》《航空行政法研究》《航空经济法研究》《航空民商法研究》《航空运输法研究》《航

空安全法研究》《航空刑法研究》《航空航天知识产权法律研究》《航空仲裁法研究》《航空法案例教程》《国际航空法研究》《比较航空法研究》《中国航空法立法研究》《航空法史研究》《航空法学史研究》《航空企业法律管理研究》等著作。为此，恳切希望与我国法律学界专家学者及相关科研院所、企事业单位加强合作，并欢迎踊跃投稿，以大力支持和顺利完成《中国航空航天法律文库》的编辑出版工作。

编辑出版《中国航空航天法律文库》之目的，主要是与相关研究机构和专家学者加强学术交流与科研合作，以此共同推进我国航空航天事业的发展与进步。相信《中国航空航天法律文库》这套系列丛书的编辑出版，必将对我国航空航天法学学科建设的发展和我国航空航天事业的相关立法有所裨益。

南京航空航天大学航空法与空间法研究所所长、

法律系教授、博士生导师

李乾贵

2012年10月1日

前 言

航空法学是以航空法为其研究对象的一门社会科学，它为航空立法、执法、守法和司法提供了理论依据。航空法的发展，为规范航空业的安全、有序运行提供了法律支撑。因此，各国不仅重视航空立法、执法、守法和法律监督工作，而且鼓励对航空法学的研究工作。我国自1996年航空业实行市场化改革以来，成绩斐然，已成为名副其实的航空大国。2008年，结合国务院机构改革，中国民用航空总局被并入交通运输部，改名为中国民用航空局，成为我国航空业管理体制改革的新的起点。加强对航空法基本理论的研究，为我国航空业改革和发展提供理论支持，实现我国从民航大国向民航强国的转变，是本书创作的主要动力之一。

我国航空法学的研究工作和发达国家相比，尚存在着一定的差距，主要表现为研究视角相对狭窄，主要集中于航空运输法、航空刑法以及航空侵权责任法等航空法热点领域的研究，对航空法的效力范围、基本原则和价值，以及航空立法、执法和司法等航空法学的基础理论研究尚显不足。拓展航空法学的研究范围和研究思路，全方位研究分析我国航空业发展过程中存在的问题，探索对策，为我国航空业的发展保驾护航，也是本书创作的主要动力之一。

基于此，本书受中央高校基本科研业务费专项科研项目(No. NR2013048)资助，贺富永、栾爽撰写第1章到第4章，贺富永、李栗燕撰写第5章到第8章，合作完成了本书的写作。

和现有的其他航空法学相关著作比较，本书的最大特点是按照提出问题、分析问题、解决问题的逻辑思路进行研究，通过对航空法学基本范畴的深入解读，并结合国内外研究的现状，归纳总结出我国航空法学研究的基本内容。另外，本书还详细介绍了国内外航空法学研究的状况和发展趋势，这也是目前同类书籍研究中所没有的。

诚然，随着我国航空业的迅猛发展，相关法律问题凸现，诸多理论问题和一些重大实践问题尚待进一步的求索和探究。尽管笔者尽了较大努力，但因研究资料的匮乏和笔者水平的不足，难免会有疏漏或不妥之处，恳请读者批评指正。

贺富永

2014年1月20日

目 录

总序

前言

第 1 章 导论	1
1.1 航空法及航空法学的概念	1
1.2 航空法与相近法律之间的关系	5
1.3 航空法的效力	6
1.4 国内外航空法学研究概况	16
1.5 航空法学的主要研究方向及研究内容	27
第 2 章 航空法的历史发展研究	29
2.1 1919 年以前航空法的立法状况	29
2.2 1919~1945 年航空法的立法状况	32
2.3 1946~1977 年航空法的立法状况	37
2.4 1978 年至今航空法的立法状况	38
2.5 我国航空法的发展简史	39
第 3 章 航空法的功能、作用和价值研究	53
3.1 航空法的功能	53
3.2 航空法的作用	72
3.3 航空法的价值	76
第 4 章 航空法的性质、特征和调整对象研究	83
4.1 航空法的性质	83
4.2 航空法的特征	85
4.3 航空法的调整对象	93
第 5 章 航空法的基本原则研究	97
5.1 航空法基本原则的概念、特征及判断标准	97
5.2 领空主权原则是航空法的核心原则	99
5.3 公共利益原则	108
5.4 利益平衡原则	113
第 6 章 航空立法研究	123
6.1 航空立法的概念和特征	123
6.2 航空立法的目的	127

6.3 航空立法的指导思想和基本原则	133
6.4 航空立法的主体及职权	139
6.5 我国航空立法中存在的主要问题	146
6.6 促进我国航空立法的措施建议	151
第7章 航空执法研究	155
7.1 航空执法的概念和特征	155
7.2 航空执法的主体及职权	157
7.3 航空行政许可	169
7.4 航空行政检查	178
7.5 航空行政处罚	185
7.6 航空行政复议及赔偿	202
第8章 航空司法研究	220
8.1 航空司法的概念与特征	220
8.2 航空诉讼	221
8.3 航空仲裁	242
参考文献	248

第1章 导 论

1.1 航空法及航空法学的概念

1.1.1 航空法的概念

航空法学是以航空法为研究对象的,因此,研究航空法学,首先要给航空法下一个定义。从“航空法”这个词的表面意思来看,航空法是指调整研究航空活动的法律规范的总称。所以,给航空法下一个定义,首先要分析航空活动及其要素,进而以此为基础,界定航空法的概念。

1. 航空活动及要素

什么是航空活动?不同学科的界定有所差异。从自然科学角度来看,航空活动是指航空器在大气层间的飞行活动;从社会科学角度来看,航空活动是指航空器在空气空间运行的活动。可见,自然科学和社会科学都认为,航空活动是航空器的飞行活动;但对于航空器活动的区域,二者的认定有所差异,前者认为是在大气层间,后者认为是在空气空间,实质上涉及对“天”和“空”边界的不同认识。在自然科学研究领域,一般将大气层以下围绕地球的空间称为“空”,将大气层以外的空间称为“天”;而在社会科学领域,一般认为,外层空间的最低界限应以人造地球卫星轨道离地面最低高度为界,下面的空间称为“空”,也称为“内层空间”,上面的空间称为“天”,也称为“外层空间”。

从严格的科学观点来说,随着人类航空科学技术水平不断进步,内层空间(空)和外层空间(天)的边界是不断变动的。因此,在2003年6月11日到20日,联合国和平利用外层空间委员会在维也纳举行的第四十六届会议上,将外层空间的定义和定界列入讨论的议题,但没有取得一致的意见。至今,内层空间到何种高度为止,外层空间从何处开始的基本问题,仍无定论。在短时期内,这个问题对规范航空活动和航天活动的法律实施与发展并未构成大的障碍,并且随着人类航空科技进步,二者的边界也有不断融合的趋势。所以,国际上并不急于作出定论。据此,本书认为,从社会科学角度来说,航空活动是指航空器在空气空间运行的活动。

一般认为,要进行航空活动,应具备四个基本要素:首先,要有场所,即空气空间,也称空域。其次,要有适航的航空器。再次,要有合格的航空人员。最后,要有相关地面设施予以保障^①。

^① 刘伟民:《航空法教程》,北京:中国法制出版社,2001:1。

2. 中外学者对航空法的定义

在理论上解决了航空活动及其要素后,对航空法下一个确切的定义,也是非常困难的事情。因此,自航空法出现后,发展至今,虽经历了近一个世纪的发展,但对于什么叫航空法,国际上尚无统一的权威定义。但在实践中,学者们普遍认为,对航空法进行定义,应包括航空活动的基本要素,确定航空法的调整范围和界限,彰显航空法的性质和特征。国内外学者都从这个角度对航空法进行定义。

(1) 国外学者关于航空法的代表性定义

国外学者关于航空法的代表性定义主要有:维斯舍尔认为,航空法是管理空域及其利用规则的总和^①。科库兹认为,航空法是调整因利用空气而产生的各种法律关系的规则的综合。安伯罗西尼认为,航空法是研究空中航行所产生的各种关系和确定其实施法律调整的法律分支^②。勒·果夫认为,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所引起的,公法或私法的全部法律关系的国内国际规则^③。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,公法与私法,国际法与国内法的原则与规范^④。荷兰航空法专家迪德里克斯·弗斯霍尔把航空法定义为:调整空气空间的利用并使航空、公众和世界各国从中受益的一套规则^⑤。

(2) 我国学者关于航空法的代表性定义

我国学者关于航空法的代表性定义主要有:徐振翼教授认为,航空法是一个国家维护其领空主权,合理和有效地使用空域,管理空中航行,保障飞行安全,促进航空活动得到经济地和有序地发展的国家基本法律之一^⑥。赵维田教授认为,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^⑦。刘伟民教授认为,航空法是规定领空主权、管理空中航行和民用航空活动的法律规范的总称^⑧。

(3) 简要评析

从国内外学者对航空法的定义来看,他们都力图准确界定航空法的调整对象和范围,均具有一定的借鉴意义。但航空活动所涉及的社会关系太广,通过一个定义将航空法的调整对象和范围进行囊括,明晰其界限有一定难度。因此,有些学者回避给航空法下一个综合性的定义,而只谈“航空法的性质”,如彼得·马丁所著的《肖克罗斯和博蒙特航空法》^⑨。因此,到目前为止,航空法还缺少一个权威定义。

① 刘伟民. 航空法教程. 北京: 中国法制出版社, 2001: 3.

② 刘伟民. 航空法教程. 北京: 中国法制出版社, 2001: 4.

③ 赵维田. 国际航空法. 北京: 社会科学文献出版社, 2000: 1.

④ 迪德里克斯·弗斯霍尔. 航空法简介. 赵维田译. 北京: 中国对外翻译出版公司, 1987: 1.

⑤ 徐振翼. 关于航空法的几个主要问题. 上海科学院学术季刊, 1982, (2): 76.

⑥ 赵维田. 国际航空法. 北京: 社会科学文献出版社, 2000: 2.

⑦ 刘伟民. 航空法教程. 北京: 中国法制出版社, 2001: 5.

⑧ 彼得·马丁. 肖克罗斯和博蒙特航空法. 徐克继译. 北京: 法律出版社, 1987: 10.

3. 本书关于航空法的定义及依据

本书认为,航空活动有国际和国内之分,二者所适用的法律规范不同,且分属于不同的法律体系。因此,在航空法的定义中既要包括其国内法和国际法的性质和特征,还要包括航空法的调整对象和适用范围,单靠一个定义难以涵盖上述内容。从中外学者关于航空法的定义来看,有的是以国内法为视角,有的是以国际法为视角。这也说明航空法有国际航空法和国内航空法之分。故本书认为,航空法是规范航空活动的法律规范的总称,分为国内航空法和国际航空法。其中,国内航空法是指由一国制定的,规定领空主权、管理空中航行和民用航空活动的法律规范的总称;国际航空法是指以跨国的航空运输为规范对象的国际法主体(特别是国家)之间所形成的有拘束力的原则、规则和制度的总体。

之所以这样对航空法进行定义,是因为国内航空法和国际航空法分属于两个不同的法律体系,国际航空法无论是总体还是部分,它本身都不能成为国内航空法的一部分。国内航空法也不是国际航空法的附属物。国内航空法没有权力变更或创立国际航空法的规则,国际航空法也没有权力变更或者创立国内航空法的规则。国内航空法只有将国际航空法中所形成的程序或者规则包括成文的或习惯的,经过转化后才能在国内具有效力。同时,国际航空法和国内航空法还存在着如下四个方面的区别。

第一,二者的主体和调整对象不同。国内航空法的主体主要围绕航空运输法律关系所形成的诸多主体,包括国家、航空运输企业、航空器制造业、机场、空中交通服务相关企业事业单位和消费者;而国际航空法的主体是国际法主体,包括国家、政府间国际组织和其他国际法主体。国内航空法的调整对象是国内法主体在航空活动中所产生的各种社会关系,而国际航空法的调整对象是国际航空法主体之间的关系,主要是国家之间的航空运输关系。

第二,二者的渊源不同。国内航空法的渊源是本国有权机关所制定的法律、法规、行政规章等规范性文件;而国际航空法的渊源主要表现为以国家为基本主体的国际法主体之间所制定的原则、规则和制度。

第三,二者的适用范围不同。国内航空法的适用范围主要在主权国家所管辖的领土之内,国际航空法主要适用于主权国家之间的法律,除了一些国际法的基本原则和国际习惯法以外,主要表现为国家间制定的国际航空条约在各缔约国之间进行适用。

第四,二者对航空违法行为执行力的强弱不同。违反了国内航空法,由主权国家通过国内相关机关进行强制制裁;而违反了国际航空法,则缺乏强制机关进行强制制裁。因此,相对于国内航空法而言,国际航空法执行力较弱,主要靠国家的自觉遵守。

正因为国内航空法和国际航空法分属于两个不同的法律体系,二者不能相互取代,所以,本书进行分别定义是可取的。

1.1.2 航空法学的概念

法学,又称法理学或法律科学,是研究法这一特定社会现象及其发展规律的科学。

因此,航空法学是研究航空法这一特定社会现象及其发展规律的科学,是法学的一个分支学科,属于社会科学。

航空法学的研究对象首先是航空法,包括国内航空法和国际航空法。主要从航空法的形式角度、体系角度、时间和空间角度,对动态和静态、具体和抽象、生效和实效的各种航空法进行具体分析,加以研究。

航空法学还要研究各种航空法的现象。这些现象包括:航空立法、航空司法、航空守法、航空法律监督;航空法的历史发展、航空法的继承、航空法制现代化;航空法律秩序、航空法的价值、航空法的发展规律等。

另外,航空法学还要研究与航空法相关的问题,如经济、政治、文化、宗教等对航空法的影响等。

1.1.3 航空法与航空法学的关系

航空法和航空法学既有联系又有区别。联系是:航空法学是以航空法这一特定的社会现象及其发展规律为其研究对象的科学;航空法的发展,必然会促进航空法学的不断繁荣和发展,而航空法学的繁荣和发展,又会促进航空法的立法、执法、守法和法律监督工作。因此,二者是相互依存,相互发展的。

但二者又分属于两个不同的范畴,即航空法的具体规范航空活动的法律规范的总称,而航空法学是以航空法为研究对象的一门社会科学。它们之间在调整对象上具有明显的区别,主要表现在以下三个方面。

第一,航空法学研究对象具有普遍性,它旨在揭示航空法的现象矛盾运动及其外在形式的客观规律性。航空法是一部部门法,它的调整对象是现存的航空活动所产生的社会关系,具有主观性,是一种意志关系。而航空法学则是揭示航空法的普遍运动规律的主要途径。

第二,航空法学研究对象具有宏观性,它是在一定的世界观和方法论的指导下,以航空法最一般的、重大的宏观性问题为研究对象的。构成航空法学研究对象的航空法问题,是那些能够反映航空法领域普遍规律的宏观性的重大问题,这些重大的宏观性问题处于航空法学的核心范围。第一个问题是航空法的本体和价值。它源自于这样一个基本的事实,即航空活动目前处于一个被规则和原则所统摄的有机社会秩序之中,然而决定这些规则和原则的社会关系究竟是什么?这就需要对航空法存在的根源进行追问。第二个问题是航空法的法律调整及其机制。既然航空法有其存在的必然性和正当性,那么就有必要进一步探究作为航空关系调节器的法律调整机制的一般功能特点。第三个问题和第四个问题围绕着航空法在现实生活中的运作而展开。前者与航空法创制的机理有关,力图分析航空立法过程的矛盾关系及其物化形态,后者则与航空法的实现密切相连,借以考察书面上的航空法到行动中的航空法的转变过程中法律生活的复杂关系,以及航空法经历的演化成长过程及其在当代的发展。第五个问题主要研究层面是航空法的历史逻辑现象。第六个问题则是对于航空法现代化的关注和思考。

第三,航空法学研究对象具有基础性。如前所述,既然航空法学的基本任务在于揭

示航空法领域的普遍性规律,研究航空法的宏观性问题,那么就必须形成科学的概念和范畴,建立起严整的航空法学理论体系。因此,航空法学的一项重要使命在于探求其基本概念、范畴和原理之间的内在关联,形成一个具有严格逻辑联系的航空法学理论体系。航空法学要研究反映航空法运动过程的基本概念、范畴之间的有机网络的形成和发展过程。这是航空法学成为一门科学的基本标志,也是航空法学与航空法相区别的一项基础性工作。

1.2 航空法与相近法律之间的关系

研究航空法学,首先要区分航空法与其他相近法律之间的关系,重点区分航空法与国际法、经济法、民商法以及行政法之间的关系。

1.2.1 航空法与国际法的关系

在传统理论中,人们普遍认为,航空法是国际法新兴的分支学科之一。不可否认,航空法和国际法之间存在并集的情况,但二者仍然存在区别。

第一,二者的法律性质不同。航空法既具有国际法性质,也具有国内法性质;而国际法没有这一双重属性。

第二,二者的调整对象不同。航空法的调整对象,既包括国家之间进行航空活动时所产生的国际关系,也包括国家内的航空法律关系主体进行航空活动时所产生的国内关系;而国际法的调整对象是主权国家之间的国际关系。

第三,二者所适用的法律不同。在航空活动过程中,所产生的国际关系适用国际条约、国际惯例等国际法的规定;所产生的国内航空关系,主要适用国内法的规定。而国家之间的国际关系只能适用国际条约、国际惯例等国际法的规定,不能适用国内法的规定,也不能以国内法的规定来对抗国际法的规定。

1.2.2 航空法与经济法的关系

航空法中存在着相关的经济法律关系,这些经济法律关系和经济法中的经济法律关系有相似之处,同时二者都兼有公法和私法的特征,但航空法与经济法也有明显的区别。

第一,二者的法律性质不同。航空法既是国际法,也是国内法,是国际法和国内法的有机统一体;经济法在法律性质上,属于国内法,不具有国际法的法律属性。

第二,二者的调整对象不同。航空法的调整对象,是航空活动过程中所产生的社会关系,既有国内航空法律关系,也有国际航空法律关系。而经济法的调整对象,主要包括国民经济管理关系、经济协作关系、市场经济主体在内部经济管理中所产生的经济关系以及涉外经济关系。可见,经济法调整的是特定的经济关系,是国家在宏观调控和协调社会经济运行中发生的经济关系。

第三,二者所适用的法律不同。在航空过程中所产生的社会关系,既可直接适用国际法的规定,也可直接适用国内法的规定;经济关系所适用的法律是主权国家所制定的

国内法。

1.2.3 航空法与民商法的关系

航空法中有关民商事纠纷的相关法律规定与民商法的规定有相似之处，但二者的区别还是比较明显的。

第一，二者的法律性质不同。航空法就其法律性质而言，既有公法性质，也有私法属性；而民商法属于私法。

第二，二者的调整对象不同。航空法以航空活动过程中所产生的社会关系作为其调整对象；而民商法的调整对象是民商事关系。

第三，二者所适用的法律不同。航空法所适用的法律主要是国际条约、国际惯例，也可能是国内航空法律规范；民商法主要是一个主权国家所制定的调整民商事关系的法律规范，即使产生法律冲突，按照私法冲突的一般规则，最终还是适用某个主权国家的国内法。

1.2.4 航空法与行政法的关系

航空法中有关国家航空政策的制定程序、航空执法等方面的规定和行政法有重合部分，但二者也存在着明显的区别。

第一，二者的法律性质不同。航空法就其法律性质而言，既有公法性质，也有私法属性；而行政法属于公法。

第二，二者的调整对象不同。航空法是以航空活动过程中所产生的社会关系作为其调整对象；而行政法的调整对象是行政关系。

第三，二者所适用的法律不同。航空法所适用的法律主要是国际条约、国际惯例，也可能是国内航空法律规范；行政法主要是一个主权国家所制定的调整行政关系的法律规范。

第四，航空法兼有国际法和国内法的性质；而行政法属于一个国家的国内法。

1.3 航空法的效力

从理论上来看，法的效力有广义、狭义两种含义。狭义上法的效力，仅指规范性法律文件的效力，即由国家制定和颁布的法律，对人的行为具有一种普遍性的法律上的约束力和强制力。广义上法的效力还包括非规范性法律文件的效力，如判决书、调解书、逮捕证、公证书、违章罚款单、依法制定的合同书等，这些非规范性的法律文件对具体的事和人都有特定的法律约束力^①。本节所指的航空法的效力，取其狭义上的含义。航空法有国际航空法和国内航空法之分，二者效力有诸多差异，因此，本节分别对国际航空法的效力和国内航空法的效力进行研究。

^① 张文显. 法理学. 北京: 高等教育出版社, 2003: 83.

1.3.1 国际航空法的效力

1. 国际航空法效力的概念

国际航空法的效力是指国际航空法的约束力,即国际航空法所适用的时间范围、空间范围以及国际航空法之间发生冲突时如何适用的问题。因为国际航空法是“二十世纪初的产物”,它的法律渊源主要表现为国际航空条约,国际习惯和一般法律原则虽作为国际航空法的渊源,但除了在一般国际法中适用外,在国际航空法中鲜有适用,“多边公约是航空法的主要渊源。由于航空活动的迅速发展,伴随着立法的同步进行,习惯作为法的渊源在很大程度上被绕过去了,导致了今天的航空法主要是成文法”^①。因此,研究国际航空法的效力,应主要研究国际航空条约的效力。所以,本节中所述国际航空法的效力,是指国际航空条约的效力,包括国际航空法的生效、遵守和适用范围。

2. 国际航空法的生效

国际航空法的生效是指国际航空法拘束力的开始,各当事方接受国际航空法的约束。国际航空法生效的方式和日期一般依该国际航空条约或谈判国之间达成的协议的规定。如果国际航空条约本身规定了生效时间和生效方式,则依该国际航空条约的规定。一般而言,国际航空条约生效通常包括双边国际航空条约的生效和多边国际航空条约的生效。

(1) 双边国际航空条约的生效

双边国际航空条约生效通常有如下三种情况:①自签字之日起生效,如《中华人民共和国政府和马尔代夫共和国政府民用航空运输协定》第22条规定,本协定自签字之日起生效。②自批准之日起生效,如目前我国所缔结的双边航空协定中,几乎都有一个条文,即“本协定自缔约双方通过外交途径相互通知已完成该协定生效所需的国内法律程序后生效”,这就表明,按照《中华人民共和国缔结条约程序法》的规定,有些双边航空条约要经过批准后才能生效,生效日期为批准之日。③自交换批准书之日起或者其后某个日期起生效,如《中华人民共和国政府和巴西联邦共和国政府航班协定》第22条规定,本协定应在外交换文中确定的日期生效,外交换文应表明缔约双方已完成所需的一切内部程序。

(2) 多边国际航空条约的生效

多边国际航空条约的生效方式主要有三种:①在一定数目国家交存批准书或加入书之日起或其后某个日期起生效。多边国际航空公约一般都采取这种生效方式,如1944年《国际民用航空公约》(简称《芝加哥公约》)第91条第2款规定,本公约一经26个国家批准或加入后,在第26件批准书交存以后第30天起即在各该国间生效。以后每一国家批准本公约,在其批准书交存后第30天起对该国生效。②包含特定国家在内的一定数目的国家提交批准书后生效。例如,1971年《修改经一九五五年九月二十八日在海牙

^① 贺富永. 航空法学. 北京: 国防工业出版社, 2008: 10.

签订的议定书修正的一九二九年十月十二日在华沙签订的统一国际航空运输某些规则的公约的议定书》(简称《危地马拉议定书》)第20条规定,本议定书自第30份批准书交存后第90日起生效,但必须在批准本议定书的国家中有5个国家的航空公司的定期国际航班的客公里总运量,根据国际民用航空组织1970年所公布的统计,至少占国际民用航空组织成员国该年的定期国际航班总运量的40%。该议定书实际上是以美国的批准为生效前提条件的,若美国不批准,即使批准国达到法定的30国,但任何5国的国际航空运载总量也达不到1970年国际民用航空组织成员国国际运输总量的40%。③自缔约国表明承受其约束之日起生效。例如,1944年《国际航班过境协定》第6条规定,本协定在缔约国相互间,于各该国接受协定时起即行生效。以后本协定对向美国政府表示接受本协定的每一个其他国家,在美国政府收到该国接受本协定的通知之日起具有约束力。美国政府应将所有接受协定的日期以及本协定对每一接受国开始生效的日期通知所有签字国及接受国。

3. 国际航空法的遵守

“条约对加入国有效”是一条古老的国际法原则。因此,只要加入了相关生效的国际航空条约,该条约就对加入国有效。除加入国对某些条款作出保留外,加入国就应善意履行条约所规定的义务,不得以国内法的规定来对抗国际航空条约的规定,如《中华人民共和国民用航空法》(简称《民航法》)第184条规定,中华人民共和国缔结或者参加的国际条约同本法有不同规定的,适用国际条约的规定;但是,中华人民共和国声明保留的条款除外。

对已生效的多边国际航空条约,缔约国应采取必要措施,保证在其领土内实施,这也是条约必须遵守原则所要求的。例如,甲乙两国都是1999年《统一国际航空运输某些规则的公约》(简称1999年《蒙特利尔公约》)的缔约国,发生在两国之间的国际航空运输中的损害赔偿问题就应适用该公约的规定。

4. 国际航空条约的适用

国际航空条约的适用是指有效成立的国际航空条约的实施,涉及国际航空条约适用的时间范围、空间范围以及同一事项先后所订立条约的适用等问题。

(1) 时间范围

国际航空条约一般都自生效之日起开始适用。国际航空条约没有追溯力,即不得适用于在该航空条约生效之前已完成的事实,除非缔约国有特别的规定或用其他方法确定该条约有追溯力。

(2) 空间范围

国际航空条约适用的空间范围是指该航空条约适用于当事国的地域范围。一般而言,国际航空条约应适用于当事国的所有领土。但也有例外规定,如我国在2000年4月28日交存1948年《国际承认航空器权利公约》(简称《日内瓦公约》)加入书时通知,中华人民共和国政府不承认旧中国政府对该公约的签署;在中华人民共和国政府另行通知前,《日内瓦公约》暂不适用于中国香港特别行政区。