

民航运输类专业“十二五”规划教材

民用航空法实务

魏亚波 主编



国防工业出版社

National Defense Industry Press

民航运输类专业“十二五”规划教材

民用航空法实务

魏亚波 主编

国防工业出版社

·北京·

内 容 简 介

本书以《中华人民共和国民用航空法》为基本框架,以重要的民用航空国际公约为核心内容,从民用航空法的角度,解释了学生在民航运输类专业课程学习过程中经常遇到的问题。全书正文部分包括绪论和12个学习单元,绪论部分介绍了国际航空法律发展概述和我国民航法律框架概述,12个学习单元分别介绍了航空运输责任法律制度、航班不正常旅客补偿法律问题、民用机场秩序法律制度、航班“超售”法律制度、航空器对地(水)面第三人损害赔偿法律制度、机长权利与责任法律制度、民用航空保险法律制度、危险品航空运输法律制度、飞行员流动法律问题、国际航空碳排放法律框架、航权与天空开放、民用航空器国籍与权利制度等涉及民航方方面面的法律问题。

本书的特色首先在于难易适当、特色鲜明,其次用大量的案例对枯燥的法律条文进行了补充。本教材可以作为各层次民航院校民航运输、空中乘务、航空服务、航空物流、航空安保、航空电子商务等专业的相关课程教材,也可以作为航空公司、民用机场、客货销售代理和民航电商营销等民航相关单位的培训教材。

图书在版编目(CIP)数据

民用航空法实务/魏亚波主编. —北京:国防工业出版社,
2014.9
民航运输类专业“十二五”规划教材
ISBN 978-7-118-09666-8

I. ①民... II. ①魏... III. ①民用航空—航空法—
中国—高等学校—教材 IV. ①D922.296

中国版本图书馆CIP数据核字(2014)第176563号

※

国防工业出版社 出版发行

(北京市海淀区紫竹院南路23号 邮政编码100048)

天利华印刷装订有限公司印刷

新华书店经售

*

开本 787×1092 1/16 印张 16 $\frac{3}{4}$ 字数 330千字

2014年9月第1版第1次印刷 印数 1—4000册 定价 38.00元

(本书如有印装错误,我社负责调换)

国防书店:(010)88540777

发行邮购:(010)88540776

发行传真:(010)88540755

发行业务:(010)88540717

《民用航空法实务》

编委会

主 编 魏亚波

副主编 綦 琦 孙 虎

参 编 马红亮 王志宏 李 超 祖思宇 王少雄
姜 宁 陈少清 安晓芳 朱 峡 张云燕

前 言

目前国内高校民航运输类专业所使用的民用航空法教材主要有两个倾向,一个是太偏重法律理论,虽然有学术深度,但由于普通学生缺乏必要的法律专业素养,导致教学过程枯燥无趣;另一个是太偏重民航技术层面,基本框架照搬《中华人民共和国民用航空法》,导致该课程教学偏离了学生的专业范畴,只能满足航空法科普性质的学习需要。两种倾向不仅会导致学生学习效果难以保证,而且也使得教师的教学工作变得被动而无趣。

本书立足于以《中华人民共和国民用航空法》为核心的现有国内航空法律法规,和以1999年《蒙特利尔公约》为代表的国际航空法律公约,将主要笔墨集中于学生平时生活中或在民航专业课学习过程中能够接触到的民航法律问题,例如,航班延误及补偿中的法律问题、人身损害赔偿法律问题、旅客机场滋事的相关法律问题、航空意外事故法律问题、航班“超售”法律问题、航空“碳税”法律问题、国际飞行航权法律问题等。当然,作为教材,基本的理论框架和叙述内容的系统性也不可少,我们要做的就是系统地阐述最基本理论框架的基础上,将本书的主要论述笔墨放在通过案例分析来使得课程内容更具吸引力上来。

本书在内容安排上,不求全、不求深,而追求精致,追求贴近学生的实际生活,追求教学过程的趣味性,追求将学生“领进门”,这也是我在《中华人民共和国民用航空法》的教学过程中的感触。我们要做的并不是要将相关的法律要义灌输给学生,也不是要借航空法的教学,大幅度地提高学生的法律素养,这都是不切实际的,也不是最重要的,最重要的是提高学生对航空法律体系的兴趣,进而让学生产生对其所感兴趣的航空法律话题深入研究的冲动,这才是教育的最终目的所在。基于此,部分航空法领域知识,主要是那些技术性、细节性强,但是课堂教学效果较差,感兴趣的学生自学又不存在困难的领域,本书没有包含在内。这些内容主要有民用航空器适航管理、民用机场建设、空中航行规则、通用航空、搜寻救援和事故调查、对国外航空器的特别规定、民用航空刑事法律制度等,感兴趣的读者可以参阅《中华人民共和国民用航空法》相关章节、国际民航公约相关附件和相关领域的国内专门立法。

此外,本书还将着眼于目前国际和国内航空法的热点话题,做前瞻性的理论探讨和实践分析,例如,航空碳排放法律问题及实践、“天空开放”政策的提出和目前的实践、航空器权利问题的法律依据和实践、国际航空业航班延误补偿法律和实践等,这些问题有些在国外民航发达国家已经开始有立法实践,有些已经形成国际公约,还有

一些在国际上存在着巨大的争议,此类内容将作为开放性教学的内容,以备由学生作为主体来进行案例讨论教学时之用。

总体来说,本书将主要体现以下特色:

- (1) 基础系统的航空法律理论体系;
- (2) 大量深刻的航空法律案例分析;
- (3) 趣味生动的航空法律生产实践;
- (4) 大胆开放的航空法律前沿探讨。

基于以上所述,我们致力于将本教材做成一本深入浅出的著作,并希望能够通过我们的努力,为以后此类教材的编写树立标杆,与同行一道,为中国民航教育的发展做出自己的贡献。

本书由广州民航职业技术学院魏亚波主编并负责统稿。具体的编写分工为:魏亚波负责绪论、学习单元一、学习单元四、学习单元六、学习单元九、学习单元十一、学习单元十二、结束语和附录部分;綦琦负责学习单元二、学习单元五和学习单元十;孙虎负责学习单元三、学习单元七和学习单元八。

马红亮(中国民航大学)、王志宏(国浩律师(广州)事务所)、李超(三亚凤凰国际机场股份有限公司)、祖思宇(泰国国际航空公司)、王少雄(中华航空公司)、姜宁(深圳航空公司)、陈少清(厦门航空公司)等民航高等院校、法律界从业人员和航空运输企业的同仁,从各自的工作出发,为本书的编写提供了大量生动的案例和其他资料,极大地丰富了本书的内容。尤其值得一提的是国浩律师(广州)事务所的王志宏律师从自己的专业角度为本书提供了大量的中肯意见,来自广东财经大学华商学院的安晓芳、张云燕和朱峡老师,在外文资料的翻译整理上,付出了大量的辛苦劳动。广州民航职业技术学院民航经营管理学院各位领导和同事为本书的最终付梓给予了大力支持,在此一并致谢!

最后,我还要感谢我的妻子,在一年多的编写过程中,妻子给了我无微不至的照料,使我无需任何分心,全身心投入,顺利完成了本书!

当然,由于编者水平有限,书中若有疏漏之处,敬请广大读者批评指正!

魏亚波

目 录

绪论 民用航空法概述	1
第一节 国际航空法律发展概述	1
一、国际航空立法萌芽时期	1
二、国际航空法的确立和形成时期	2
三、国际航空法的大发展和成熟时期	4
第二节 中国民用航空法律框架概述	6
一、中华人民共和国成立之后的民航立法	6
二、改革开放后的民航立法	7
三、我国民航立法的特点	8
学习单元一 航空运输责任法律制度	10
第一节 案例导入	10
一、7·6 韩亚航空坠机事故	11
二、航班延误致水产品死亡,状告航空公司索赔 151 万	12
第二节 航空运输责任法律制度	14
一、航空运输责任归责原则与免责条款	14
二、航空运输承运人的责任界定	19
三、航空运输损害赔偿	23
四、航空运输损害诉讼管辖权	24
第三节 案例分析	26
一、伊春空难赔偿再起波澜,“免责协议”难圆其说	26
二、航班延误乘客意外死亡案	30
三、罗斯诉泛美航空公司案	32
四、美联航 409 航班失事赔偿案	33
学习单元二 航班不正常旅客补偿法律问题	34
第一节 案例导入	35
一、南航国际航班延误 12 小时,74 名乘客起诉索赔	35
二、航班延误旅客滞留,9 名乘客告南航获赔偿	38
第二节 航班不正常旅客补偿法律制度	39
一、航班不正常定义	39
二、航班不正常原因	40

三、航班不正常时旅客与航空公司的权利与义务	42
四、国际公约中的航班不正常与国外航班不正常时的补偿标准	44
五、国内法律法规关于航班不正常的规定与补偿标准	48
第三节 案例分析	51
一、新疆航班延误索赔第一案	51
二、张某与中国南方航空股份有限公司航空旅客运输合同纠纷上诉案	55
三、为救治病人航班延误,旅客索赔被驳,法官解读争议焦点	59
四、美航空公司如何处理航班延误、取消	61
学习单元三 民用机场秩序法律制度	65
第一节 案例导入	65
一、惊险! 20 余乘客冲入浦东机场滑行道拦机“维权”	65
二、近年来旅客冲击机场秩序案例	68
第二节 民用机场秩序法律制度	68
一、《中华人民共和国民用航空安全保卫条例》相关规定	68
二、《中华人民共和国治安管理处罚法》相关规定	71
三、《中华人民共和国刑法》相关规定	72
四、《中华人民共和国民用航空法》相关规定	72
五、其他相关法律法规	72
第三节 案例分析	73
一、民航总局确定男孩坠机事件属于敦煌机场责任	73
二、三亚 70 余人非法聚集扰乱凤凰机场大案始末披露	75
三、何某强占航空器案	76
四、中国留美学生“吻瘫”美国机场事件	78
学习单元四 航班“超售”法律制度	81
第一节 案例导入	82
一、女子机场换登机牌,被告知是“超售票”,航班已满	82
二、山东航空超售机票造“乌龙”	83
第二节 航班“超售”法律制度	85
一、航班超售的法律性质	85
二、目前航班超售的规范性文件	86
三、国内主要航空公司关于航班超售的规定	88
四、国外航班超售处置	91
第三节 案例分析	93
一、肖某诉南航机票超售案	93
二、张某等诉法国航空公司国际航空运输纠纷案	95
三、南京市民告深航机票超售致其错失登机,索赔 1 元	99

四、华夏航空机票超售,换登机牌才被告知飞机已满座	100
学习单元五 航空器对地(水)面第三人损害赔偿法律制度	103
第一节 案例导入	103
一、上海盛帆房地产开发有限公司与韩国大韩航空有限公司赔偿纠纷案	103
二、1999 年大韩航空赔上海死亡者每人 113 万人民币	106
第二节 航空器对地(水)面第三人损害赔偿法律制度	109
一、《罗马公约》体系主要内容	111
二、我国法律与航空器对地(水)面第三方造成损害相关规定	114
第三节 案例分析	119
一、2004 年 11.21 包头空难	119
二、以色列航空 LY1862 航班阿姆斯特丹空难	120
三、飞机尾流损害居民房舍	120
四、宁波栎社机场噪音扰民	121
学习单元六 机长权利与责任法律制度	122
第一节 案例导入	122
一、中国北方航空公司与应某名誉权、人身权侵权纠纷案	122
二、伊春空难当事机长受审,河南航空被指违法	125
第二节 机长权利与责任法律制度	128
一、机组与机长	128
二、《东京公约》等国际刑法关于机长权利与责任的相关规定	129
三、我国民用航空法律法规的相关规定	130
四、机长的刑事责任	131
第三节 案例分析	132
一、海航拒载截肢少女事件	132
二、王女士智障儿子被赶下飞机续:国航拒不道歉	134
三、中国夫妇多次朝空乘喊“shut up”,遭美联航拒载	136
四、吉祥航空“拒让门”	137
学习单元七 民用航空保险法律制度	141
第一节 案例导入	141
一、“5·7”空难余讼	141
二、江苏首例航空意外伤害保险合同纠纷案起诉状	145
第二节 民用航空保险法律制度	146
一、民用航空保险的起源和发展	147
二、民用航空保险的特点	147
三、民用航空保险的种类	149
四、航空旅客人身意外伤害保险	151

五、国内航空货物运输保险	157
第三节 案例分析	160
一、保险公司不赔付艾滋病患者航空意外险被起诉	160
二、律师起诉保险公司被驳回	161
三、直升机失事引发财产保险合同纠纷案判决	163
四、航空战争责任保险商业市场崩溃	164
学习单元八 危险品航空运输法律制度	167
第一节 案例导入	167
一、大连一公司瞒报危险品赔偿 6500 万美元	167
二、危险品航空运输中行政处罚问题	169
第二节 危险品航空运输法律制度	170
一、《危险品运输建议书》与《放射性物质安全运输规则》	170
二、《危险品航空运输技术细则》	172
三、《危险品规则》	172
四、《中华人民共和国民用航空法》	173
五、《中国民用航空危险品运输管理规定》	174
六、危险品航空运输其他专项规定	178
七、危险品航空运输行业标准	181
八、国内其他法律法规	182
第三节 案例分析	182
一、申通违规寄易燃快件,被中航协注销货运代理资质	182
二、南航、UPS、DHL 因危险品航空运输违规被罚	184
三、UPS 坠机祸起锂电池,美国或采取运输限制措施	185
四、2012 年 2 月至 12 月危险品航空运输违规行为处罚一览表	186
学习单元九 飞行员流动法律问题	189
第一节 案例导入	189
首例飞行员与航空公司劳动争议案昨判决	189
第二节 中国民航飞行人员队伍概况	190
一、国内民航机队与飞行员数量	190
二、国内民航飞行员来源	191
三、飞行员流动的起因	193
第三节 飞行员流动的法律依据	195
一、《中华人民共和国劳动合同法》	196
二、《关于规范飞行人员流动管理保证飞行安全的通知》(民航人发 [2004]187 号)	197
三、《关于规范飞行人员流动管理保证民航飞行队伍稳定的意见》(民航	

人发[2005]104号)	198
四、《关于规范通用航空飞行人员流动管理有关问题的通知》 (民航人发[2005]199号)	200
五、其他有关规定	200
第四节 案例分析	200
一、飞行员离职难:被索赔 500 万,打赢官司无处可去	200
二、北京法院作出全国首例飞行员辞职零赔付判决	202
学习单元十 国际航空碳排放法律框架	204
第一节 案例导入	204
美国航空业起诉欧盟碳排放税败诉	204
第二节 欧盟碳排放体系	205
一、《联合国气候变化框架公约》	205
二、欧盟碳排放交易体系	207
三、欧盟碳排放交易体系的航空碳排放问题	210
第三节 国际民航组织碳排放方案	214
第四节 案例分析	214
中国航空业拟就碳排放费起诉欧盟	214
学习单元十一 航权与天空开放	216
第一节 案例导入	216
大韩航空 007 号班机空难	216
第二节 航权	218
一、空气空间与领空主权	218
二、五种自由说	219
三、九种自由说	221
第三节 天空开放	222
一、“天空开放”概述	222
二、“天空开放”的发展历程	223
三、“天空开放”与中国	226
第四节 案例分析	228
“袋鼠航线”的前世今生	228
学习单元十二 民用航空器国籍与权利制度	232
第一节 案例导入	232
国籍登记原则遭遇的困境	232
第二节 民用航空器国籍制度	233
一、民用航空器的法律地位	233
二、国际公约中的航空器国籍登记制度	233

三、我国法律中的国籍登记制度	234
第三节 民用航空器权利制度	236
一、航空器权利	236
二、《国际承认航空器权利公约》	237
三、《移动设备国际利益公约》以及《有关航空器设备特定问题的议定书》 ...	238
四、《中华人民共和国民用航空法》	239
五、民用航空器的租赁	240
第四节 案例分析	240
东星航空破产案法律问题研究	240
附录	247
一、重要的民用航空国际公约一览	247
二、中国民用航空法律框架一览	247
参考文献	255

绪论 民用航空法概述

1903年12月17日,从事自行车修理和制造的奥维尔·莱特(1871.8.19—1948.1.30)和威尔伯·莱特(1867.4.16—1912.5.12)两兄弟,发明了飞机“飞行者一号”,首次试飞共飞行了36米,留空12秒,从此,人类终于可以凭借自己的才智,离开大地,自由地翱翔在蓝天之上。莱特兄弟之后,自美国和欧洲而起,全世界快速兴起了航空热,广袤的天空任飞行爱好者翱翔。

航空飞行热潮马上经历了第一次世界大战的洗礼,飞机开始作为一种武器,应用在战争中,战争对技术性能的严苛要求,客观上大大促进了飞行技术的大跨步发展。战后至第二次世界大战之间短暂的20年间,飞机很快就作为一种交通工具,成为了一种新的交通运输方式,开始承担邮件、货物甚至是旅客的运输。

没有规矩,不成方圆。有识之士很快意识到,虽然天空很大,但是没有法律的约束,初出茅庐的航空业不仅难以保障最基本的安全需要,更谈不上健康的发展,由此拉开了构建现代国际航空法律制度的大幕,至今已经接近百年历史了。

第一节 国际航空法律发展概述

一、国际航空立法萌芽时期

虽然我们是从莱特兄弟发明飞机开篇,但是在飞机出现之前,人类已经开始借助热气球、滑翔机、飞艇等装置实现飞行,在当时的条件下,也已经出现了命令、政令、法令等形式的“航空法”。

目前可查的最早的航空法出现在蒙特哥菲尔兄弟(Montgolfier)发明热气球的第二年,即1784年,当年4月23日,巴黎市政厅针对热气球这个可以带人离开地面的新生事物发布命令,禁止未经许可的热气球升空。

1819年,法国塞纳省第一次制定了空中航行安全规章,规定热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,即盖尔诉斯旺案。

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。

1898年,法国政府邀请欧洲19个国家在巴黎召开第一次探讨国际航空立法的会议,但由于当时客观条件限制,各国对航空飞行的一些基本认识意见分歧较大,会议



并未产生具有约束性的国际航空公约。

1891年,第一批航空法论著问世。芒都卡著《在空域中犯罪的刑事责任和司法侦辑》,威尔赫姆著《论在国际法中气球驾驶员的法律地位》。

1899年,第一次在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》。宣言规定,在5年期限内,禁止缔约国用氢气球或使用其他类似新方法投掷抛射物或爆炸物。

1900年,在国际法学会布鲁塞尔年会上,法国法学家保罗·法希尔(Paul Fauchille)向国际法学会提出了制定国际空中航行法律的建议;次年,法希尔出版了《空域和气球的法律制度》一书,是第一部具有划时代意义的航空法学著作;第三年,即1902年,在国际法学会的邀请下,法希尔主持制定了第一部国际航空法草案,即《浮空器的法律制度》。

二、国际航空法的确立和形成时期

莱特兄弟发明飞机后,1906年,欧洲已开始有飞机飞行。1909年7月25日,法国飞行员布莱里奥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。通过立法来规范空中飞行已经非常紧迫。

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关系予以追究,此后不久,法国又向德国发出外交照会,要求德国杜绝飞行器越界进入法国。

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。

1910年5月18日至6月29日,欧洲19国参与了法国主办的巴黎会议,会议上围绕德国起草的公约草案进行了激烈的讨论,根本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。最终因分歧过大,没有达成协议,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。

此后不久爆发了第一次世界大战,飞机在战争中的广泛应用和战后各国空军飞机的民用化,促使各国普遍意识到航空立法的重要性。

1916年,未参加第一次世界大战的美洲各国,在智利首都圣地亚哥举行泛美航空会议,会议确立:空气空间为国家财产,各国对其领空之上的空气空间拥有主权,飞机必须拥有国籍,且喷涂国籍标志,但在美洲之内,各国飞机可以自由航行等。这些原则的确立为后来世界范围内确立领空主权原则奠定了基础。

1919年10月13日,各国在巴黎签订了《关于管理空中航行的公约》(简称1919年《巴黎公约》),是第一个关于航空的国际公约,是第一部最完整、最重要的国际航空法法典,对于国际航空法的建立和发展具有重要作用。根据《巴黎公约》的规定,建立了常设管理机构——空中航行委员会。1919年《巴黎公约》,共9章43条,有8个



附件,对国家的领空主权、外国航空器的“无害通过权”、国家设立“空中禁区”和保留“国内两地间空运权”、航空器的国籍等一系列问题予以规定。《巴黎公约》第一次以公约的形式肯定了国家对于其领土上空具有完全和排他的主权,有权禁止其他国家航空器在本国领空飞行,外国军用航空器未经特许,不得飞越或降停他国领土。虽然1919年《巴黎公约》的签订距今已经有近百年之久,但是其确定的基本原则沿用至今。

《巴黎公约》于1922年7月11日开始生效。第二次世界大战前,有38个国家批准或加入,主要为欧洲和拉丁美洲国家。《巴黎公约》在很大程度上促进了空中航行法律制度的统一。

由于不满《巴黎公约》的某些条款的规定,西班牙拉拢20个拉丁美洲国家,1926年11月1日签订的《伊比利亚——美洲空中航行公约》(简称《马德里公约》),其基本要义与《巴黎公约》相似,但并未生效。

美国也对《巴黎公约》某些条款不满,于1928年2月20日在古巴首都哈瓦那,与数个美洲国家签订了《泛美商业航空国际公约》(简称《哈瓦那公约》),与《巴黎公约》相比,只在商业权利上有所差别。

这三个公约后来都被吸收到1944年的《芝加哥公约》内,后文有述。

受到1924海商法国际统一规则《海牙规则》的启发,法国政府要求欧洲国家在巴黎举行航空私法第一次国际会议,会议决定成立“航空法专家国际技术委员会”,简称CITEJA,并下设四个工作组,分别负责航空私法的专门问题研究,并提出立法建议。此后几个主要的航空私法国际公约,均是该四个工作组集体智慧的结晶。

1929年10月12日,世界各国在波兰华沙召开了第二次航空私法国际会议,签订了《统一国际航空运输某些规则的公约》(简称《华沙公约》),公约主要内容包括航空运输的业务范围、运输票证、承运人的责任、损害赔偿标准等。基于保护承运人的立法精神,《华沙公约》第二十二条规定,旅客人身损害责任以125000法郎为限,行李或货物的责任以每千克250法郎为限,旅客手提行李责任以5000法郎为限^①。在此后的70年时间里,国际航空运输规则一直以《华沙公约》为基础,不断进行修订和改进,逐渐形成“华沙公约体系”,直到1999年《蒙特利尔公约》签订,《华沙公约》才被彻底取代。我国于1957年7月通知加入《华沙公约》,1958年10月对我国生效,并参考《华沙公约》有关条款,制定了《中华人民共和国民用航空法》。

1933年,在“航空法专家国际技术委员会”工作的基础上,各国在罗马签订了《统一有关航空器对地(水)面第三人造成损害的某些规则的公约》(简称1933年《罗马公约》),此后1938年,各国又在布鲁塞尔签订《对统一有关航空器对地(水)面第三人造成损害的某些规则的公约的附加议定书》(简称1938年《布鲁塞尔保险议定

^① 上述法郎是普安卡雷法郎,指含有千分之九百成色的65.5毫克黄金的法国法郎,当时约合8300美元。各国在使用这一数额时,可以折合成本国货币后取其整数。



书》),但两项公约的签约国有限,没有取得国际范围内的认可。第二次世界大战以后,在国际民航组织的要求下,国际民航组织法律小组针对此问题进行了研究并起草了新的公约文本,即《关于外国航空器对地(水)面第三人造成损害的公约》(简称1952年《罗马公约》),但是我国没有参加,参加国也非常少,至今未生效。1978年9月,在蒙特利尔制定了《修订1952年在罗马签订的外国航空器对地(水)面第三人造成损害的公约》,在赔偿责任限额和保险制度方面做了完善,但是仍然没有获得国际范围内的认可。

三、国际航空法的大发展和成熟时期

第二次世界大战的破坏性是空前的,但是客观上也促进了科技的大进步,尤其是航空业的井喷式发展。

第二次世界大战以后,新的国际秩序确立。1944年11月1日至12月7日,由美国邀请,52个国家在芝加哥召开了国际民用航空会议。芝加哥会议签订了《国际民用航空临时协定》《国际民用航空公约》(又称《芝加哥公约》)《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》5个文件,为现代航空法奠定了基础。根据《芝加哥公约》成立了国际民航组织(International Civil Aviation Organization, ICAO),之后国际民航组织成为联合国的专门机构,至今有191个成员国,我国于1974年加入该公约。

《芝加哥公约》的签订,尤其是国际民航组织的建立,为世界范围内讨论制定全球统一的航空运输规则提供了舞台,为国际航空法的大发展和成熟创造了条件。下面从国际航空私法和国际航空刑法两个角度来概述这一阶段的航空法律成果。

(一) 国际航空私法

1948年,在国际民航组织日内瓦会议上,以原“航空法专家国际技术委员会”工作成果为基础,制定并通过了《关于国际承认航空器权利公约》(简称1948年《日内瓦公约》),对航空器的购买、登记、抵押、租赁等国际权利进行了统一界定。我国于2000年4月28日通知加入,并确认承认中国于1948年6月19日的签字有效。

《华沙公约》体系的完善是第二次世界大战后国际航空私法的最重要内容,其症结在于美国对于华沙公约体系的损害赔偿限额的不满,与其他国家形成对立,甚至威胁退出《华沙公约》,由于美国的航空运输量在世界范围内占比近半,其他国家在几十年的时间里被迫不断接受《华沙公约》体系的修订。

1955年《海牙议定书》是对《华沙公约》的第一次修订,将人身损害责任限制提高1倍至25万金法郎,但并没有使美国满意。我国于1975年8月20日加入《海牙议定书》。

1961年,在瓜达拉哈拉签订的《统一非立约承运人所作国际航空运输的某些规则以补充华沙公约的公约》,简称《瓜达拉哈拉公约》。

1966年《蒙特利尔协议》,将进出美国的国际航班人身损害赔偿限额提高到



75000 美元,1971 年的《危地马拉城议定书》再度将这一限额提高到 10 万美元,但是美国仍然拒不接受,1975 年在国际民航组织的主持下,又签订了 4 个《蒙特利尔议定书》^①。

《华沙公约》体系经过 70 年的时间,虽然几经修订,但是仍然不能满足世界范围内的国际航空运输要求,1999 年 5 月 28 日,在继承《华沙公约》的基础上,参加国际航空法大会的中国和另外 51 个国家签订了新的《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》)。需要说明的是,政府签订该项公约并不代表该国同意加入,只有在本国立法机构批准该公约并提交批准书后,此公约才对该国生效。2005 年 2 月 28 日,我国十届全国人大常委会第十四次会议表决通过了关于批准《蒙特利尔公约》的决定。2005 年 7 月 31 日《蒙特利尔公约》正式对我国生效。

(二) 国际航空刑法

国际航空刑法的制定主要集中在航空器上犯罪的法律约束问题。关于航空器法律地位的界定,历史上曾经由“航空法专家国际技术委员会”做过大量的研究工作,并提出了多个相关公约草案,但是一直不成熟,只在理论探讨的层面。归纳起来,主要有五种学说,分别是:登记国说、领土管辖说、复合说、出发国说和降落国说,其中登记国说与刑法属地原则^②相抵触,领土管辖说执行起来存在困难,复合说,即登记国说和领土管辖说并行使用,较为可行,但是也存在管辖冲突的问题。

1963 年,国际民航组织法律委员会在原“航空法专家国际技术委员会”工作的基础上,制定了《关于在航空器内犯罪和其他某些行为的公约》,该公约在国际范围内第一次确认了登记国说,即认可航空器登记国对航空器的刑事管辖权,但是该公约也受到了较大的争议,最终没有达到生效的最少签订国要求,没有生效。

20 世纪 60 年代以后,针对航空器的国际恐怖主义犯罪层出不穷,由此也在全球范围内出现了要求进行针对性立法的要求。1970 年 12 月 16 日在海牙签订《关于制止非法劫持航空器的公约》(简称《反劫机公约》),于 1971 年 10 月 14 日生效。1971 年 9 月 23 日在蒙特利尔签订《关于制止危害民用航空安全的非法行为的公约》(简称《反破坏公约》),1973 年 1 月 26 日开始生效。我国于 1980 年 9 月 10 日加入上述两公约。上述两公约还确立了“或引渡或起诉”^③的国际私法体制。

① 4 个附加议定书分别为《修订 1929 年 10 月 12 日在华沙签订的统一国际航空运输某些规则的公约的第一号附加议定书》《修订 1955 年 9 月 28 日在海牙签订的议定书修正的 1929 年 10 月 12 日在华沙签订的统一国际航空运输某些规则的公约的第二号附加议定书》《修订 1955 年 9 月 28 日海牙议定书和 1971 年 3 月 8 日危地马拉城议定书修正的 1929 年 10 月 12 日在华沙签订的统一国际航空运输某些规则的公约的第三号附加议定书》和《修订 1955 年 9 月 28 日在海牙签订的议定书修正的 1929 年 10 月 12 日在华沙签订的统一国际航空运输某些规则的公约的蒙特利尔第四号附加议定书》。

② 刑法属地原则:以地域为标准,凡是在本国领域内犯罪,无论是本国人还是外国人,都适用本国刑法;反之,在本国领域外犯罪,都不适用本国刑法。我国《中华人民共和国刑法》第六条第一款规定:“凡在中华人民共和国领域内犯罪的,除法律有特别规定的以外,都适用本法。”这是我国刑法关于刑法空间效力的基本原则。

③ 即发现嫌疑犯的国家如不将其引渡给有管辖权的国家,则不论罪行是否在其境内发生,一律将案件提交其主管当局,以便起诉,这是国际承认的引渡的一项基本原则。