



# 航空民商法研究

主编 贺元骅



西南交通大学出版社

# 航空民商法研究

主 编      贺元骅  
编 写      贺元骅    胡超容  
             罗亚光    何秋钊

西南交通大学出版社

· 成 都 ·

-----  
图书在版编目 ( C I P ) 数据

航空民商法研究 / 贺元骅主编. — 成都: 西南交通大学出版社, 2003.11  
ISBN 7-81057-770-0

I. 航... II. 贺... III. ①航空法: 民法—研究  
②航空法: 商法—研究 IV. D913

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2003) 第 078760 号  
-----

## 航空民商法研究

主编 贺元骅

\*

责任编辑 张 波

封面设计 肖 勤

西南交通大学出版社出版发行

(成都二环路北一段 111 号 邮政编码: 610031 发行部电话: 87600564)

<http://press.swjtu.edu.cn>

E-mail: cbsxx@swjtu.edu.cn

四川森林印务有限责任公司印刷

\*

开本: 850 mm × 1168 mm 1/32 印张: 10.25

字数: 249 千字

2003 年 11 月第 1 版 2003 年 11 月第 1 次印刷

ISBN 7-81057-770-0/D · 052

定价: 35.00 元

# 前 言

航空器的商用，在给人们带来巨大便利的同时，也产生了一系列的责任担负问题。因此，航空活动各方当事人权利义务如何合理界定便成为理论界常论常新的话题。纵观航空法的历史，对这一问题的追问，不仅是航空民商法产生的起点，而且是航空民商法发展的动力。作为长期关注国内外航空法发展的理论工作者，我们在为航空民商法的每一进步感到高兴的同时，也不免产生一些困惑与疑难。这本书记载的就是我们对困惑的追问，对疑难的回答。

本书共计八章，对航空民商法的难点问题进行了较为深入地探讨与阐释。第一章为航空民商法概论，概括分析了航空民商法的历史、概念、渊源和原则。第二章为国际航空运输与国内航空运输的界定，全面论述了国际航空运输和国内航空运输的构成要件，指出了《中华人民共和国民用航空法》（以下简称《民用航空法》）在国际航空运输和国内航空运输两个概念上与华沙体制的差异，并提出了《民用航空法》关于国际航空运输与国内航空运输界定的修改建议。第三章为航空运输合同，着重阐释了航空运输合同的类别、特征及当事人的权利义务，深入分析了航空运输合同责任及不合理延误的构成要件，提出了完善《中国民用航空危险品运输管理规定》的立法建议。第四章为承运人侵权责任，深入剖析了承运人侵权责任的构成要件，尤其是国际航空法上的“故意”和“一切必要措施的”的含义，阐释了承运人责任免除的法定条件，理性地指出了《民用航空法》所规定的承运人责任限额的困境，提出了提高承运人法定责任限额的建议。第五章为国际航空运输的诉讼管辖及法律适用，探讨了国际航空运输案件受诉

法院的选择确定问题，详细分析了国际航空运输纠纷与涉外航空运输纠纷在法律适用上的区别，指出了对“营业机构所在地法院”和“除斥期间”作扩大解释的必要性，提出了完善我国涉外航空运输冲突法的建议。第六章为飞机租赁，研讨了飞机租赁的历史、租赁种类及飞机租赁中存在的问题，着重分析了我国融资租赁飞机的法律问题。第七章为民用航空保险合同，分析了航空保险合同的特征、类别及航空旅客人身意外伤害险存在的问题，指出了我国航空责任险理赔所应注意的问题，并提出了完善我国航空意外险的建议。第八章为航空联盟与反托拉斯豁免，在回顾了航空联盟发展历史的基础上，分析了航空联盟的利弊，理性地提出了我国加入航空联盟的政策建议。

将所思所得整理成文付梓出版是我们最大的心愿，但在即将奉献此书于广大读者之际，我们不免深感惶恐。因为，民商法博大精深理论和航空法复杂的体系，常使作者产生难以驾驭之感，而作者在研究能力、资料占有方面的限制，使得本书难免存在缺点和错误；故我们敬请读者批评指正。

本书的写作分工如下：

贺元骅撰写第一章、第三章、第四章、第五章、第七章；罗亚光撰写第二章；胡超容撰写第六章；何秋钊撰写第八章。全书由贺元骅、胡超容统稿。

本书的出版深得中国民航飞行学院社科研究基金的支持，在此我们谨致深切谢意。

编 者

2003年7月

# 目 录

|                            |     |
|----------------------------|-----|
| 第一章 航空民商法概论 .....          | 1   |
| 第一节 航空民商法界说 .....          | 1   |
| 第二节 航空民商法的发展史 .....        | 6   |
| 第三节 航空民商法的渊源 .....         | 10  |
| 第四节 航空民商法原则 .....          | 15  |
| 第二章 国际航空运输和国内航空运输的界定 ..... | 33  |
| 第一节 国际航空运输 .....           | 33  |
| 第二节 国内航空运输 .....           | 47  |
| 第三章 航空运输合同 .....           | 51  |
| 第一节 航空运输合同概述 .....         | 51  |
| 第二节 航空旅客运输合同 .....         | 58  |
| 第三节 航空货物运输合同 .....         | 69  |
| 第四节 航空危险品运输合同 .....        | 78  |
| 第五节 航空联运合同 .....           | 86  |
| 第六节 航空运输合同责任 .....         | 89  |
| 第七节 航空运输延误责任 .....         | 98  |
| 第四章 承运人侵权责任 .....          | 107 |
| 第一节 承运人侵权责任的概念及特点 .....    | 108 |
| 第二节 承运人侵权责任的构成要件 .....     | 111 |

|      |                       |     |
|------|-----------------------|-----|
| 第三节  | 承运人侵权的免责问题 .....      | 135 |
| 第四节  | 承运人侵权的赔偿责任 .....      | 152 |
| 第五章  | 国际航空运输诉讼管辖及法律适用 ..... | 167 |
| 第一节  | 国际航空运输诉讼管辖 .....      | 167 |
| 第二节  | 国际航空运输法律适用 .....      | 187 |
| 第六章  | 飞机租赁 .....            | 194 |
| 第一节  | 租赁的概述 .....           | 194 |
| 第二节  | 融资租赁 .....            | 196 |
| 第三节  | 融资租赁业的运作形式 .....      | 202 |
| 第四节  | 飞机租赁的概述 .....         | 204 |
| 第五节  | 融资租赁飞机 .....          | 209 |
| 第六节  | 经营租赁飞机 .....          | 220 |
| 第七节  | 完善我国飞机租赁市场的法律构想 ..... | 227 |
| 第七章  | 民用航空保险合同 .....        | 249 |
| 第一节  | 民用航空保险法律制度概述 .....    | 249 |
| 第二节  | 民用航空财产保险合同 .....      | 263 |
| 第三节  | 航空战争/劫持责任保险合同 .....   | 274 |
| 第四节  | 航意险合同 .....           | 285 |
| 第八章  | 航空联盟与反托拉斯豁免 .....     | 293 |
| 第一节  | 航空联盟概述 .....          | 293 |
| 第二节  | 反托拉斯法的价值基础及其演变 .....  | 297 |
| 第三节  | 中国民航与航空联盟 .....       | 308 |
| 参考文献 | .....                 | 320 |

# 第一章 航空民商法概论

航空民商法对中国法学界来讲是一个比较陌生的话题，而部分置身于法学界之外的学者甚至对其有无提出质疑。就法学界而言，航空民商法的研究也论之不多，不成系统。因此，我们有必要对航空民商法的概念、历史、渊源和原则做出界说，以进一步推动航空民商法的立法、司法和法学研究的发展。

## 第一节 航空民商法界说

### 一、航空民商法产生的基础

正如航空法是 20 世纪初从国际法领域迅速发展起来的一门新的学科一样，航空民商法是 20 世纪中叶从国际私法迅速发展起来的一门新的学科。航空民商法没有刑法那样的悠久历史，没有民法那样的研究盛景。航空民商法为世人所关注，始于诸如飞机等航空器商用价值的巨大潜力被发现。

20 世纪 20 年代以来，特别是第二次世界大战后，航空运输逐渐摆脱国家政治、军事、行政利益的羁绊，显示出巨大的经济属性。这一经济属性和经济意义受到了世界各国的普遍重视。越来越多的国家开始意识到航空运输业的产业属性，纷纷将其纳入到本国的经济政策之中，赋予航空运输业更多的经济属性，有的国家甚至将其经济属性与政治、军事属性分离开来，形成独立的航空运输产业。

自 1947 年芝加哥会议以来，航空制造业在各个领域的进步和

市场需求的增长使民用航空运输成为一项庞大的国际商业活动，国际航空运输产业开始形成并迅速壮大起来，发展成为国际贸易的重要组成部分。这些国家或国际经济关系的发展变化，正是航空民商法产生和发展的基础。国际社会和一些国家政府开始关注领空的主权归属；关注航空活动各方当事人的权利义务；关注政府在商业航空活动中的地位和作用。航空民商法中争论的许多问题，不论是航权、民事责任限制，还是外国航空器对地（水）面造成损害的责任，都是由国际国内航空活动经济利益冲突引起的，其规则的制定也常常是协调各国间经济权益及国内各利益团体权益后妥协的产物。鉴于此，西方国家在涉及航空法的术语中就有“商业航空”<sup>①</sup>一词。

## 二、航空民商法的概念

对航空民商法概念进行界定，笔者认为应该从“民法”与“商法”、“公法”与“私法”等概念中去寻找。

一般而言，民法以社会上的“一般人”即自然人为规范对象，是调整社会成员之间一定社会关系的法律规范的总和。而商法以“特别人”即商人为规范对象，是调整以赢利为目的商事关系的法律规范的总称。<sup>②</sup>法律被划分为公法、私法两个部分始自罗马法。在现代，公法是指有关国家组织、政府机构及其代理机构的设置、管理、权限和责任等的法律体系。此外，刑法和刑事诉讼法也被归于公法之列。私法则是指规定法律关系的参加者都是私人或私人团体，或者凡是以保护私人利益为目的，或者公民之间权利平等关系的法律规范，现在一般认为民法和商法都属于私法。

---

① [荷兰]迪德里克斯·弗斯福尔著《航空法简介》，中国对外翻译出版公司，1987年版，第8页。

② 郭明瑞等著《民商法原理（一）——民商法总论，人身权法》，中国人民大学出版社，1999年版，第26页。

但是，随着社会的进步和法学的发展，“公法”和“私法”的分界已变得越来越模糊，“私法”和“公法”双向互动倾向逐渐显现，“私法”公法化和“公法”私法化越来越普遍。如关于公司、证券、银行、保险、票证等商事主体权利义务的法律，关于国家管理经济活动的法律，关于国家间促进贸易的法律，既规定有政府的管理、监督和处罚的行政权力，又规定有各市场主体权利和义务，有的法律甚至反映的是国家以自己的名义为商事主体争夺国际市场空间的结果，我们很难以传统意义的“公法”或“私法”将它们截然分开。所以在如今，规定商事主体权利义务的法律包含了许多传统“公法”的内容。学者们仍然把这些法律称作“私法”，只不过其传统“私法”属性被大打折扣了。这些法律仍然归属于“私法”的原因，就在于对商事主体行政权的设置是为了保护私人利益。

从上述分析可知，民商法是民法和商法的总称，属于“私法”的范畴。它调整的是自然人之间、自然人与商事主体之间、商事主体与商事主体之间人身关系和财产关系的法律。

航空民商法的立法及研究是奠定在对传统国际法理论扬弃的基础上的，航空民商法的概念界定也必须由此处着手。航空民商法是属于航空法的一个分支，它本身的属性是随着航空法的发展而逐渐显现出来的。传统的国际法研究者基于传统的法学分科理论，严守国际法与国内法、“公法”与“私法”的分野，认为包括航空民商法在内的航空法应归属于国际公法的范畴。其著名的代表人物就是英国的施瓦曾伯格（G.Schwarzenberger），施氏指出国际公法包括四大分支，即国际机构法、国际航空法、国际劳动法及国际经济法。<sup>①</sup>笔者认为，施氏的立论是不可取的。该说从传统

---

① 《国际经济法的范畴与标准》（The Province and Standard of International Economic Law），载《国际法季刊》（英文版），1948年第2卷第2期，第404～405页。转引自姚梅镇主编《国际经济法概论》，武汉大学出版社，1999年版，第2页。

固有的概念和理念出发，没有如实反映复杂多样的国际国内航空运输法律体系，将当时业已存在的应该归属于私法领域的《华沙公约》归入传统的公法领域是十分牵强的，将由各国国内法解决的交通管制人员责任和产品（飞机）责任归入传统的公法范畴更是错误的。航空法的许多法律虽然看似设置政府行政权的“公法”，但这些法律涉及大量承运人主体资格、航空器产品责任、运输价格管理和航线权益交换等的政府权力规定，其目的不在于单纯地扩张政府权力，而是在于营造公平的市场环境、维护参与航空运输活动的各方当事主体的合法权益。所以，这些航空法律应该属于“私法”。

由于航空民商关系涉及很复杂的法律内容，因此对航空民法概念做出令人满意的界说是一项困难的事情，更何况前人还没有专门做过这方面的尝试。虽然如此，但我们却能从学者们对航空法概念的界定中发现航空民商法的概念。著名航空法学者肖克罗斯和博蒙特认为，民用航空法微观地提出了整个国际法的所有基本问题：主权、管辖权、领土和其他国际法人的关系、国籍、私法的统一及冲突法的许多问题等等。“鉴于存在着一个具体调整国际民用航空的有效的国际组织和一个习惯上为当事各国所遵守的复杂的多边和双边航空协定网”，因而认为航空法具有国际法的性质，是国际公法与私法的统一体。他们进一步指出：“为建立统一的规则体系而缔结的国际公约（指《华沙公约》）已使这些私法规则为许多国家所共有。这些私法规则与实施外国法律无关，而是国内法的一部分。”<sup>①</sup>有的法国学者认为：“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”。阿根廷著名的航空法学者文斯卡拉达则定义为，“航空法是一套支配由航空活动引起

---

① [英]彼得·马丁修订《肖克罗斯和博蒙特航空法》，法律出版社，1987年版，第11-12页。

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”。<sup>①</sup>从这些表述不太一致的定义中，我们得知航空法的定义包括两个方面的内容：一方面是航空公法的内容，即由航空器及其商业运营引起的包括国际和国内全部法律关系的“公法”准则；另一方面是航空私法的内容，即由航空器及其商业运营引起的包括国际和国内全部法律关系的“私法”准则。

由此可见，航空民商法（私法）就是民用航空民法和商法的简称，从法律关系参加者的主体来看，双方都是私人或者私人团体，例如承运人与旅客、托运人和收货人。在此情况下，国家或者国际组织参与民用航空活动仅仅被视为普通的民商事主体——私人团体，不被看做权力机关或享有国际法主体资格的国际组织。即使国家作为权力机关参与航空民商事活动，它也是被看做市场私人或者私人团体利益的维护者。从法的目的来看，既要保护承运人的利益，又要保护旅客、托运人、收货人和地（水）面第三人等的利益。以行致管理身份介入的国家此时被看做市场公平环境的营造者。从权利关系看，规定的是承运人、旅客、托运人、收货人和地（水）商第三人等之间的权利义务。从保护的地域来看，既保护同一国籍间的或者同一个国家地域内的承运人、旅客、托运人和收货人的利益，又要保护不同国籍间的或者不同国家地域内的承运人、旅客和托运人等之间的利益。掌握行政权力的国家，此时被看做国际航权交易的参与者和国际航空运输秩序的维护者。从法律规范的国别来者，既有国内法律规范，又有国际私法和其他国际法律规范。

基于上述分析，我们认为航空民商法是属于私法范畴的法律规范，是调整民用航空运输活动以及与其有关的活动的所有国际和国内民事和商事法律规范的总和。

---

<sup>①</sup> 赵维田著《国际航空法》，社会科学文献出版社，2000年版，第1页。

## 第二节 航空民商法的发展史

### 一、航空民商法的国际立法

航空民商法是随着航空活动的兴起而产生的。1822年,美国根据普通法判例判决了一个航空侵权案件(盖尔诉斯旺案)<sup>①</sup>。1889年,第一次有报道的由航空造成的损害案件在英国进行诉讼。同年,法国邀集美、英、俄、墨等26国讨论航空法问题,会议集中谈论了4个航空民商法问题:①政府是否应颁发民用航空执照;②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,还是适用普通法;③救捞航空器残骸是否应适用海商法;④对驾驶员的失踪和死亡宣告是否应重新立法。<sup>②</sup>第一次世界大战前及大战中,很少有民用航空飞行活动。第一次世界大战结束后,飞机在和平时期的巨大商用潜力被发现,于是出现了第一次航空法立法高潮,而航空民商法的立法在其中占有重要的地位。历史已经证明,这段时间的航空民商法立法是极为成功的。

1919年2月18日,第一个定期航班在巴黎与伦敦之间投入营运,<sup>③</sup>其他航班不久也投入营运。鉴于此,人们认为有必要就主权国家领土(包括领水)上空空气空间的主权归属做出界定。由于第一次世界大战后出现的保卫本国权益的强烈趋势,1919年的《巴黎公约》确认各国对其领土上空的空气空间拥有完全和排他的主权。虽然《巴黎公约》属于国际公法的范畴,但它对领空主权的界定也确认了相关领土国家对其上空的民用航空活动适用本国民

---

① 刘伟明主编《航空法教程》修订本,中国法制出版社,2001年版,第36页。

② 刘伟明主编《航空法教程》修订本,中国法制出版社,2001年版,第37页注①。

③ 关于第一个定期航班的时间有两种说法,一种认为是1919年2月18日,参见[荷兰]迪德里克斯·弗斯霍尔著《航空法简介》,中国对外翻译出版公司,1987年版,第3页。另一种认为是1919年3月22日,参见[英]彼得·马丁修订《肖克斯和博蒙特航空法》,法律出版社,1987年版,第3页。

商法的原则，而原本仅适用于本国陆地和领水内的民商法就突然获得了管束民用航空活动的效力。

然而，民用航空活动毕竟有着其特殊性，各国原来的普通民商法很难适应民用航空活动的发展，航空民商法的国际和国内立法、司法及法学研究因此繁盛起来。受到海商法 1924 年产生国际统一规则——“海牙规则”的启发和推动，1925 年法国政府出面邀请以欧洲国家为主的 43 个国家在巴黎举行第一次航空私法国际会议。这次会议产生了一个起草国际航空私法方面的“航空法专家国际技术会议”(CITEJA)，委员会由航空法界声誉卓著的法律专家以个人资格参加方式组成，相当于后来的国际民航常设法律委员会。该委员会分设四个小组：第一小组负责研究飞机的登记、产权（所有权、转让、抵押等）；第二小组负责研究起草国际航空运输中承运人的民事责任问题；第三小组负责研究飞机对第三人造成伤害及保险方面的问题；第四小组负责研究飞机的法律地位和机长的法律地位问题。国际航空私法方面几个重要公约都是该委员会专家们集体智慧的结晶。

1929 年 9 月，第二次航空私法国际会议在华沙召开，与会代表在航空法专家国际技术委员会提供的草案的基础上，经过反复地修改和讨论，制定了至今仍然有效的《统一国际航空运输某些规则的公约》（通常称为《华沙公约》）。公约虽然冠用了“某些规则”之名，实际上是相当完备地规定了运输凭证和航空承运人责任的一整套国际统一规则。即使在整個国际私法领域，它也堪称成功之作。至今已有 120 个国家参加了该公约，我国于 1958 年 7 月 20 日参加了该公约。1933 年，同样是在航空法专家国际技术委员研究的基础上，在罗马制定了《统一关于飞机对地（水）面第三者造成损害的某些规则的公约》（通称 1933 年《罗马公约》）。

虽然第二次世界大战的爆发阻断了国内国际航空民商法的立法进程，但随着战后人类进入航空运输业的黄金发展时期，在国际民航组织的推动下，航空民商法的立法又进入了一个高潮时期。

根据各国的要求，在原航空法专家国际技术委员会第一小组研究成果和文件草案基础上，于 1948 年在日内瓦讨论通过了《关于国际承认对飞机权利的公约》（通称 1948 年《日内瓦公约》），对已依登记国法律登记的飞机产权以及购买、租赁、抵押等权利的国际承认问题，做出了统一规则。这是国际航空民商法方面另一个重要国际公约。该公约于 1957 年 9 月 17 日生效，我国还未加入。

1952 年，经国际民航组织法律委员会第 5 和第 17 次会议讨论，草拟成取代 1933 年《罗马公约》的新文本，国际民航组织于该年 9 月在罗马召开外交会议重新制定了新的《外国航空器对地（水）面第三方造成损害的公约》（简称 1952 年《罗马公约》），后来又根据各国对这个公约的意见，于 1978 年在蒙特利尔制定了修改议定书，即《修订 1952 年在罗马签订的外国航空器对地（水）面第三方造成损害的议定书》。该议定书主要在损害赔偿责任限额和航空保险方面做出了有益的改进与补充。但这个罗马公约系列的批准和加入国一直比较少，1978 年的议定书至今还未生效。

从 1953 年起，在国际民航组织法律委员会的议事日程中，对 1929 年《华沙公约》的修订一直占有重要的地位。修订之所以必要，除为使《华沙公约》条款更加合理更能适应国际航空运输的迅猛发展外，根本原因是意图弥合美国和其他国家之间在承运人赔偿限额问题上存在的尖锐分歧。第二次世界大战后，以美国为一方，以世界其他国家尤其是新兴第三世界国家为另一方在承运人责任问题上一直僵持不下，以至 1955 年产生了《华沙公约》第一个修订文件《海牙议定书》，该议定书虽然使华沙责任体制更加完善，但它提高一倍华沙责任限额（原限额为 125 000 普安卡雷法郎，约合 8 300 美元）的努力并没使美国满意。美国国内高涨的退出《华沙公约》的呼声，使莫基于华沙体系之上的全世界统一责任规则的体制面临崩溃的危险。鉴于航空大国美国在国际航空运输中举足轻重的地位，各国再作让步，从而产生了 1966 年《蒙特利尔协议》，将进出美国的国际客运航班的赔偿限额提高到 7.5 万

美元。1971年《危地马拉城议定书》将责任限额提高到10万美元，但即使是这个数字也未能使美国满意，美参议院不予批准。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，但至今仍未生效。为使1929年以来的《华沙公约》及围绕该公约而签订的多项议定书形成一个严密的逻辑体系，经国际民航组织的艰苦努力，国际社会于1999年5月28日通过了《统一国际航空运输某些规则的公约》（简称新《华沙公约》），确立了包含诸如公平赔偿制度、无限额赔偿制度、提前支付制度、强制保险制度、第五管辖权制度等新内容的华沙新体制，完成了对原已支离破碎的华沙体制的统一及全面现代化。正如国际民航组织理事会主席阿萨得·柯台特博士所说：“我们已经成功地使一个具有70年历史的国际航空私法的国际文书现代化和一体化并将其合并为一个法律文书，在今后的岁月中，它将为在国际航空事故中的受害者提供足够的赔偿。”

不过，航空民商法的国际立法主要集中于承运人责任领域。由于华沙公约体制潜在危机一直未取得圆满解决，使得在国际航空运输中除承运人责任外的统一规则的制定也拖延下来。国际民航组织法律委员会草拟的关于空中交通管制人员责任的文件、关于空中相撞碰撞责任的规则草案，也未能定稿交付国际会议讨论，使得包括国际航空运输各方面责任的全套规则的形成被阻隔。至于飞机制造人的产品责任问题，由于民用飞机的生产和销售仅限于美国等几个国家，航空产品责任的国际统一规则的制定条件尚未成熟。

## 二、航空民商法的国内立法

早在20世纪30年代，欧美国家就在国内和国际法的基础上，着手系统地制定本国的航空民商法。英国在1932年制定《航空运输法令》，将1929年《华沙公约》的内容编入该法。1936年英国又制定《空中航行法令》，吸纳了1933年《罗马公约》的重要原则，不过这些原则在英国法律中一直没有生效。

第二次世界大战后，世界上许多国家特别是航空运输处于快速发展中的第三世界国家，加快了航空民商法的国内立法步伐。他们在保留本国法特色的基础上，最大限度地体现了与国际民法接轨的姿态。如我国1995年10月30日制定的《民用航空法》就最大限度地反映我国航空法与国际通行的法规接轨的意图。这主要表现在两个方面：其一，对我国已经加入或者批准的1929年《华沙公约》、1944年《芝加哥公约》、1955年《海牙议定书》、1971年《蒙特利尔公约》等国际公约，我国《民用航空法》的规定与公约的条款基本一致；其二，对我国尚未批准或者加入的国际公约，凡其内容合理且不与我国法律相抵触者，或者代表着航空民商法发展方向的，我国《民用航空法》予以充分的吸纳。

### 第三节 航空民商法的渊源

航空民商法是由不同的法律规范组成的，但这些规范必须有一定的形式来表现，才具有法律约束力。这就是航空民商法的渊源问题，即它通过什么方式产生、具有何种外部形式才被确认为是法律规范，具有法律规范的效力。

虽然航空民商法与航空法在渊源上有所区别，但在构成渊源的基本形式上却有相同之处。航空民商法的渊源主要是国际公约、国内法、法院判例、合同性协议、国际航空行业组织的立法、国际私法和习惯法。

#### 一、国际公约

由于民用航空的国际性，所以多边国际公约是航空民商法的主要渊源之一。目前这方面的公约主要有两个系列：一是《华沙公约》体系；一是《罗马公约》体系。

1929年的《华沙公约》是航空法学专家国际技术委员会智慧