

民航运输类专业“十二五”规划教材

民航法规与实务

杨祖高 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

民航法规与实务

杨祖高 主编

国防工业出版社

· 北京 ·

内 容 简 介

全书分为9个学习单元,主要包括民航法规概述、空中航行法律制度、民用航空器管理法律制度、航空人员管理法律制度、民用机场管理法律制度、航空运输合同、民用航空保险法律制度、航空器对地面第三人损害的赔偿责任、民用航空安全保卫法律制度。

本书紧扣高职院校的教学特点,在语言表述上,做到通俗易懂。在内容安排上,既注重基本概念的介绍,更强调理论联系实际。在结构上,形式多样、丰富多彩,其中,“学习提示”指出了各学习单元应掌握的主要内容,“背景知识链接”从纵横两方面介绍了各学习单元的背景知识;“案例分析”旨在理论联系实际,提高分析问题和解决问题的能力;“复习思考题”帮助学生检查学习效果、巩固所学知识。

本书既可作为高等院校、职业院校民航运输类专业相关课程的教材,也可作为民航从业人员培训用书。

图书在版编目(CIP)数据

民航法规与实务 / 杨祖高主编. —北京:国防工业出版社, 2013.1

民航运输类专业“十二五”规划教材

ISBN 978-7-118-08409-2

I. ①民… II. ①杨… 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(2012)第253774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)

北京奥鑫印刷厂印刷

新华书店经售

*

开本787×1092 1/16 印张13½ 字数305千字

2013年1月第1版第1次印刷 印数1—4000册 定价32.00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

空中乘务专业“十二五”规划教材 建设委员会

主任委员 刘小芹 陈玉华

副主任委员 (按姓氏笔画排序)

邓顺川 关云飞 李振兴 杨 征
杨涵涛 张同怀 林薇薇 洪致平
曹建林

委 员 (按姓氏笔画排序)

方凤玲 孔庆棠 刘连勋 刘雪花
汤 黎 孙 军 杨祖高 何 梅
张为民 陈晓燕 武智慧 季正茂
宓肖燕 赵淑桐 俞迎新 姜 兰
姚虹华 倪贤祥 郭 沙 郭定芹
谢 苏 路 荣 廖正非

《民航法规与实务》

编委会名单

主 编 杨祖高

副主编 严贵香 秦永红 刘红梅

参 编 马春婷 袁圣兰

前 言

改革开放 30 年来,市场化改革循序渐进,促使我国民航业在航空运输、通用航空、机队规模、航线布局、法规建设,以及运输保障等方面实现了持续快速发展,取得了举世瞩目的伟大成就。从 2005 年开始,我国航空运输总周转量排名世界第二位,并连续三年保持这一位置,成为当今世界名副其实的航空运输大国,在中国经济社会发展和世界民航事业发展的进程中,扮演着越来越重要的角色。

“十二五”是我国全面建设小康社会的关键时期,随着我国经济稳步较快发展,居民收入稳步增加,民航市场需求更加旺盛。同时,随着我国国际地位不断提升,国际航空运输市场发展空间广阔,民航发展迎来新的历史机遇。

2011 年 4 月,中国民用航空局公布了《中国民用航空发展第十二个五年规划(2011—2015)》(简称《规划》),提出了民航“十二五”期间提高持续安全水平、增强机场保障能力、建设现代空管服务系统、提升航空运输服务能力、加快通用航空事业发展五大任务,明确提出要促进民航发展方式转变,继续深化改革开放,优先推动科技进步,深入实施人才战略,积极建设绿色民航。同时,《规划》提出了国家战略保障、法律法规保障、政策资金保障、行业文化保障和组织实施保障五个方面的保障措施。2011 年 11 月,中国民用航空局公布了《民航业人才队伍建设中长期规划(2010—2020)》,提出要培养造就一支规模适度、结构优化、布局合理、素质优良的民航业人才队伍。

为实现民航业人才队伍建设中长期规划的目标,加快民航人才培养,提高民航从业人员的法律素养,我们组织了部分高职院校民航法规课程的教师编写了本书。

本书由武汉职业技术学院杨祖高担任主编,编写学习单元一、学习单元四;武汉职业技术学院严贵香担任副主编,编写学习单元二、学习单元六;成都航空职业技术学院秦永红担任副主编,编写学习单元五、学习单元九;长沙航空职业技术学院刘红梅担任副主编,编写学习单元七;三亚航空旅游职业学院马春婷编写学习单元三;长沙航空职业技术学院袁圣兰编写学习单元八。全书由杨祖高统稿。

本书在编写过程中,参考了近年来出版的民航法规教材和著作,在此表示感谢。由于水平有限,不足之处在所难免,敬请广大专家、教师和读者批评指正,以便我们进一步充实与完善。

编 者

目 录

学习单元一 民航法规概述	1
第一节 航空法的概念	1
一、航空法的名称	2
二、航空法的定义	2
三、航空法的调整对象	3
四、航空法的性质	4
第二节 航空法的特点	5
一、航空法的独立性	5
二、航空法的综合性	6
三、航空法的国际性	6
四、航空法是平时法	8
第三节 航空法的渊源	8
一、国内航空法的渊源	8
二、国际航空法的渊源	10
三、国际航空法条约概述	11
第四节 航空法的历史发展	14
一、人类的飞行活动和航空法的萌芽	14
二、航空法的形成和统一法活动	16
三、现代航空法的发展	17
第五节 中国民航事业及其法制建设	18
一、中国民航事业发展简史	18
二、中国民航法制建设历史沿革	19
三、中华人民共和国民用航空法	19
四、航空法的地位和作用	20
复习思考题	21
学习单元二 空中航行法律制度	22
第一节 空气空间的法律地位	22
一、领空的概念	23
二、关于空气空间法律地位的理论 and 实践	24
三、领空主权的法律性质	26

四、在航空法中没有“无害通过权”	27
第二节 领空管理制度	30
一、禁区、限制区和危险区	30
二、空中交通规则	31
三、入境和放行的法律和规章	32
四、防空识别区	33
第三节 国际空中航行	34
一、国际空中航行的一般规则	34
二、公海和专属经济区上空飞行自由	35
三、航空器的“过境通行权”和“群岛海道通过权”	36
第四节 领空主权的保护	37
一、外国航空器的入侵	37
二、拦截	38
三、应避免对民用航空器使用武器	39
复习思考题	41
学习单元三 民用航空器管理法律制度	42
第一节 民用航空器的概念及分类	42
一、民用航空器的概念	42
二、民用航空器的分类	42
三、民用航空器的法律地位	43
第二节 民用航空器的国籍及登记	43
一、民用航空器国籍的概念和意义	43
二、民用航空器国籍的登记	43
第三节 民用航空器的权利	45
一、民用航空器的所有权	45
二、民用航空器的抵押权	47
三、民用航空器的优先权	48
四、民用航空器的租赁	49
第四节 民用航空器的适航管理	49
一、民用航空器适航管理的概述	49
二、民用航空器适航管理的内容	50
三、民用航空器适航管理的机关	51
四、违反适航管理的法律责任	51
复习思考题	53
学习单元四 航空人员管理法律制度	54
第一节 航空人员的概念	54
一、航空人员的定义	54

二、航空人员的地位	55
三、航空人员的责任	55
第二节 航空人员的管理制度	56
一、航空人员的执照及分类	56
二、航空人员资格的取得和丧失	57
三、航空人员的工作时限	59
四、航空体检制度	61
第三节 航空器机长的法律地位	63
一、机组与机长	63
二、机长的资格	63
三、机长的职责	64
四、机长的权力	66
复习思考题	72
学习单元五 民用机场管理法律制度	73
第一节 民用机场的概念及分类	73
一、民用机场的概念	73
二、民用机场的分类	74
第二节 民用机场的规划与建设	74
一、民用机场的规划布局原则	75
二、民用机场总体规划	75
三、民用机场建设	77
第三节 民用机场的使用与管理	80
一、民用机场使用许可的一般规定	80
二、民用机场使用许可证的申请条件	81
三、民用机场使用许可证的变更及换发	82
四、民用机场的名称管理	82
五、法律责任	83
第四节 民用机场的安全检查	84
一、民用机场安全检查的概述	84
二、我国民用机场安全检查的规定	84
复习思考题	86
学习单元六 航空运输合同	87
第一节 航空运输合同概述	87
一、合同的概念和特征	88
二、航空运输合同的概念和分类	88
三、航空运输合同的特征	89
第二节 航空运输合同的形式与内容	91

一、航空旅客及行李运输合同	91
二、航空货物运输合同	94
三、航空运输合同的解释原则	97
第三节 航空运输合同的法律适用	98
一、国际条约	98
二、国内法	105
复习思考题	110
学习单元七 民用航空保险法律制度	111
第一节 民用航空保险概述	111
一、民用航空保险的历史	111
二、民用航空保险的概念及特点	113
第二节 民用航空保险的种类	115
一、航空器机身险	115
二、航空承运人法定责任险	118
三、航空旅客人身意外伤害险	119
四、航空货物运输险	120
五、机场责任保险	121
六、空中交通管制责任保险	121
七、航空产品责任保险	121
第三节 民用航空保险的理赔	122
一、民用航空保险的索赔	122
二、民用航空保险理赔的原则和程序	123
三、民用航空保险争议的判决	124
复习思考题	125
学习单元八 航空器对地面第三人损害的赔偿责任	126
第一节 对第三人损害的赔偿责任概述	126
一、对第三人损害的概念	126
二、对第三人损害责任的法律性质和责任原则	127
三、对第三人损害责任的国际法律规范	127
第二节 1952 年《罗马公约》	128
一、《罗马公约》概述	128
二、《罗马公约》的责任原则	129
三、《罗马公约》规定的责任范围	130
四、责任的担保	131
五、责任诉讼的程序规则	133
第三节 我国《民用航空法》的规定	135
一、责任原则	136



民用航空与非民用航空在同一个空域中进行飞行活动时,还必须协调两者之间的关系,否则空中航行的安全得不到应有的法律保障。

航空法是 20 世纪初的产物,它随着人类征服空气空间,凭借飞行工具遨游蓝天而产生,随着航空科学技术的进步,使人类极其广泛地利用航空而发展。当今世界,民用航空的发展状况是一个国家经济发展水平的重要标志,是国家现代化程度的象征。航空越是发展,其活动越是频繁,所涉及的社会关系也越广泛和复杂。与之相适应,也就越需要航空法来规范人们的行为,并协整好这一领域中产生的社会关系。

一、航空法的名称

关于航空法的名称,曾引起了一些航空法学者的关注和讨论。这种讨论并非纯术语之争,而是涉及对航空法的定义及其调整对象的认识。

当今,航空法普遍采取的名称,即是国际民用航空组织使用的术语,英文是 Air Law,中文是航空法,系指关于航空器运行以及民用航空活动的法律规范的总和,不包括无线电传播和外层空间的活动,其法律调整已分别形成了新的法律分支,即电信法和外层空间法。

需注意的是,航空法是广义上的统一名称。至于狭义上的称谓,各国立法的名称不尽相同。大多数国家称航空法,少数国家称民用航空法。有的国家先称民用航空法,后改称为航空法,我国则称之为《中华人民共和国民用航空法》。各国立法的名称虽然不同,在适用范围上也有细微的区别,但并不改变整个法律的性质,所调整的对象依然是一致的。

二、航空法的定义

首先,举例看看一些外国学者对航空法是如何定义的,再从实际出发,抓住事物的主要矛盾,找出其本质特性来概括出航空法的定义。

维斯舍(ch-de Visscher)称,航空法是“管理空域及其利用规则的总和”。

科库兹(R. Coquoz)称,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总和”。

安伯罗西尼(M. Ambrosini)称,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”。

勒穆瓦纳(M. Lemoine)则认为,航空法是“确定和研究用以调整航空器的运行和使用及其产生的各种关系的法律和规则的法律分支”。

勒果夫(M. Le Goff)表述得更具体,称“航空法是关于航空器、空中航行、商业航空运输以及国内和国际空中航行的全部公法和私法关系的国内规则和国际规则的总和”。

迪德里克斯-维斯舒尔(I. H. ph, Dideriks-Verchoor)则称,“航空法是调整空气空间的利用及其为空中航行、公众和世界各国从中受益的规则的和”。

上述几种定义反映了从 20 世纪 30 年代到 80 年代不同时期的一些航空法学者的不同观点。他们从不同角度表述了什么是航空法,抓住的重点有异,也各有所长,但这些定义都没有把航空法的本质特性反映出来,容易产生歧义。因此,国际上至今没有一个统一的定义。鉴于下一个简短的定义不易,有的学者只是就航空法的概念及其内容予以阐述,而不做定义似的概括。现在,对航空法的表述,一般称航空法是关于航空器及其运行的法律规则的总和。



所以,研究任何事物都不能从抽象的概念出发,而只能从实际出发,经过综合分析,抓住事物运动中的主要矛盾,找出事物运动的内在规律,上升为理性认识,才能反映出事物的本质特征,做出比较正确的结论。

法是一定社会经济基础的上层建筑的重要组成部分,是社会关系的调整器。研究航空法,自然应从“航空”这个现象入手,看它是怎样调整这个领域中产生的社会关系的。

所谓“航空”,是指任何器械凭借空气的支撑力,在空气空间运行的活动。这种活动亦称为“空中航行”。实践证明,要实施空中航行,通常需具备下列四个基本要素:

(1) 空中航行要有赖以活动的场所。这种场所就是空气空间,即日常所说的空域。

(2) 空中航行要有适合于飞行的工具。这就是航空器。

(3) 空中航行要有合格的人员方能施行。这类合格人员称为航空人员。

(4) 空中航行要有地面设施予以保障。地面设施主要是指机场和空中交通管制、导航设施,包括电信、气象等服务,以保障航空器安全起飞、降落和飞行。

具备了上述四项基本要素,空中航行才能得以进行。此外,人类应用航空,即将航空应用于人类物质生产活动,又分为民用航空活动和非民用航空活动。非民用航空活动主要是军用航空活动。

当今的世界,航空活动要能够正常进行,保证安全、正常、服务、效益的实现,除必须具备一定的物质条件外,还必须调整好由航空活动产生的各种社会关系,以建立起航空活动的正常秩序。把这种秩序制度化和规范化,使之上升为法律,便形成了航空法。在一国之内进行航空活动,受该国的国内法的约束;在国家之间开展航空活动,其所产生国家间的关系则由国际法来调整。研究有关航空的国际条约和各国的国内航空法,不难发现它们具有某些共同的特性:

(1) 领空主权原则是一个根本性的法律制度,是航空法的基础;

(2) 民用航空活动所产生的社会关系是航空法的主要调整对象;

(3) 在和平时期和正常情况下,民用航空和非民用航空在同一空域中活动时,应遵守统一的空中交通规则,实行统一的空中交通管制,以保障空中航行的安全和通畅。

综上所述,对航空法定义如下:

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。

三、航空法的调整对象

航空法的调整对象主要是民用航空活动所产生的各种社会关系,同时应协调民用航空与非民用航空,特别是与军用航空的关系。

民用航空是指除军用航空和公务航空以外的一切航空活动。

军用航空是指军事部门使用航空器为军事目的进行的航空活动。

公务航空是指国家机关使用航空器执行公务而进行的航空活动,如海关缉私、公安机关巡逻、追捕逃犯等。

民用航空划分为公共航空运输(Public Air Transportation)和通用航空(General Aviation)两大类。

公共航空运输是指向公众开放的,使用民用航空器在区域之间进行位置移动的活动,包括定期航空运输(定期航班)和不定期航空运输(主要形式是包机运输)。



通用航空是指除公共航空运输以外的一切民用航空活动。国际民用航空组织将其定义为“定期航班和为取酬或者出租的不定期航空运输以外的一切民用航空活动”(见《国际民用航空组织用语》第二卷“定义”)。通用航空包括航空作业、急救飞行、航空训练、航空体育、其他通用航空等项。

航空法调整民用航空活动产生的社会关系,其范围是十分广泛的。凡与航空器、航空器的正常状态、航空器的操作、航空器所有权及其正常转移、机场、信标、商业航空运输及其国际通航、可能造成的损害责任、保险等有关的问题,都在航空法的范围之列,并受航空法的约束,内容极其丰富。

航空法不仅要调整好民用航空活动产生的社会关系,而且要调整与民用航空相关的其他活动,协调好它们之间的关系。这是因为:

(1) 航空法关于领空主权的規定,是一切航空活动都必须遵守的规则。

(2) 在同一空域中同时进行各种航空活动,不论是民用航空还是军用航空,为了保障飞行安全的需要,都必须接受统一的空中交通管制,遵守统一的空中交通规则。

(3) 非民用航空部门参与民用航空活动,都必须受航空法有关规定的约束。

这种民用航空与非民用航空的协调关系是非常重要的。尽管1944年芝加哥《国际民用航空公约》明确规定“本公约仅适用于民用航空器,不适用于国家航空器”(第三条第一款),但同时规定“缔约各国承允在发布关于其国家航空器的规章时,对民用航空器的航行安全予以应有的注意”(第三条第四款);设立禁区的“范围和位置应当合理,以免空中航行受到不必要的阻碍”(第九条第一款);对航空器的检查“应避免不合理的延误”(第十六条);等等。这种协调关系的规定,在一些国家的国内航空法中也常见,《中华人民共和国民用航空法》也不例外。

因此,航空法是调整民用航空活动及其相关领域中产生的各种社会关系的法律。

四、航空法的性质

航空法划分为国内航空法和国际航空法两大部分,分属于不同的法律体系。

国内航空法是国家的重要法律,它涉及领空主权的宣告及其空域管理制度,规范民用航空行政管理行为,调整民用航空活动产生的民商法律关系,还涉及采用刑法手段保护民用航空的安全问题。国际航空法是国际法的重要组成部分,它确立了领空主权原则,调整国家之间开展民用航空活动产生的社会关系。

从航空法的调整对象考察,可以清楚地看出:

(1) 航空法在本质上是民用航空法,并不是调整一切航空活动的法律。某些国家的国内航空法对此做了明确的规定。航空法的这一特性,是由航空本身的特性所决定的,是在航空历史发展过程中形成的。

(2) 航空法不是“航空工业法”。航空法仅调整使用航空器与民用活动所产生的社会关系。

(3) 航空法既然有国内法和国际法之分,故称航空法是“国内法和国际法的联合体”;称航空法是“国内规则和国际规则的总和”。把航空法列为国际法的一部分,却又将国内法作为其法律渊源。如此种种混淆国内法和国际法界线的模糊认识,显然是不正确的。



第二节 航空法的特点

航空法是随着航空技术进步而发展起来的一个部门法律。航空法的专业性、技术性很强,它形成较晚,但发展较快,具有明显的独立性、综合性、国际性及平时法的特点。

一、航空法的独立性

航空法的独立性,是指航空法自成一类,形成一个独立的法律部门。

法律调整的对象不同,是划分法律部门的主要标准。是否划分为独立的法律部门,还应考察在整个法律体系中是否有这种需要。

民用航空是以民用航空器为工具,实施空中航行,从事公共航空运输、航空作业及其他通用航空活动的领域。这种活动在空中作业,风险性高,机动性强,具有资金密集、技术密集、知识密集、信息密集、组织严密、质量严格等特点,而民用航空又是空军的后备力量,平时为国民经济的发展,方便人民的生活,促进各种往来服务,一旦发生战争或国家处于紧急状况,民用航空就将被征用为反抗侵略,处理紧急事项,保卫国家服务。因此,民用航空在整体上是一种特殊的商业活动,要正确调整民用航空及其相关领域中产生的社会关系,就需要专门的法律,即航空法来调整。航空法调整对象是十分明确的,也是专一的,这就使航空法成为一个独立的法律部门具备了基本的条件。在我国,将航空法发展成一个独立的法律部门,也是我国民航事业发展的需要。我国是一个地域辽阔、人口众多的社会主义国家,为了满足国民经济的发展和人民生活需要,为了适应对外开放的形势,促进国际交流和各国人民之间的友好往来,我国民用航空事业蓬勃发展,必将在国民经济和社会发展中占有十分重要的地位。与之相适应,应努力建立和健全我国航空法律体系,使之成为我国社会主义法律体系中的一个独立的法律部门。

航空法是否具有独立性,是否能成为一个独立的法律部门,历来就有两种观点,至今仍存在分歧意见。

有的学者否认航空法的独立性,甚至否认航空法的存在,认为航空法没有丝毫新内容,只是把各种现行法,如国际公法、国际私法、海商法、行政法、刑法、商法等适用于空中航行。

有的学者还认为,航空法应无条件地将海事法适用于航空活动。在他们看来,只要看一个事实就能说明这一点,即海上和空中都是航行,都是离开陆地后,直至到达港口或降落之前,过着独自生活的交通工具。1921年,美国律师协会曾主张将航空列入海军法中,而海军法是隶属于海事法的。1931年,还确实提出过海事法适用于空中航行的法律草案。意大利于1942年颁布的航行法就包含大量的适用于海上航行和空中航行的共同规则,是唯一将海上航行和空中航行的法律合并在一部法典的国家。

的确,航空法深受海商法和海洋法的影响。人类航海历史悠久,在远古时代就产生了海事法;而航空法是20世纪初的产物,甚至在人类尚未完全征服空气空间之前,人们就开始探索航空的法律问题。在这样的历史背景下,人们借用海商法的模式来研究航空法,是完全可以理解的。海商法对航空法影响的痕迹至今可见。例如,空中航行(Air navigation)、驾驶或领航(Pilot)、机场(Airport)等词汇,无不来源于航海用语;有的概念,如“国内载运权”,即是借用海商法中的“沿海航行权”;1929年《华沙公约》关于推定责任、责任



限制、免责缘由等规定,也是模仿了海商法中的1924年“海牙规则”。然而,随着航空技术的迅速进步,航空法早已摆脱了海商法的模式。在航空法中,1919年巴黎《空中航行管理公约》曾采用过“无害通过”制度,但到1944年芝加哥《国际民用航空公约》便抛弃了这种制度,而代之以航空“业务权”(Traffic Rights)(即五种空中自由)的概念;今天,在航空运输中已推行了“无过失责任制”(即客观责任制)。而在海运中,到1978年才通过《汉堡规则》,采用“完全的过失责任制”。如此种种都足以说明,不应将航空法与海商法相提并论。

此外,还应提及航空法与外层空间法的关系。

外层空间法或称空间法是人类探索宇宙、适应空间科学技术迅速发展的产物,是一个崭新的法律部门。外层空间法完全没有以航空法为样本,而实行的是另外一种法律制度。航空法与外层空间法是相互独立的两个法律部门。然而,空气空间与外层空间的划界问题,随着航空航天飞机的出现和空间活动的商业化,以及利用空间技术为航空器导航和定位等等情况的出现,航空法与空间法之间将产生密切的联系。两者之间将会怎样相互影响、相互渗透,人们应予以注视和研究。

二、航空法的综合性

航空法的综合性,是指调整民用航空及其相关领域中产生的社会关系的各种法律手段纵横交错,法律调整的方法多样化,综合在一起构成为航空法。航空法的这一特性,使传统上将法律划分为公法和私法的界线打破了。在航空实践中,公法和私法往往交织在一起。

航空法具有综合性的特点,是将调整“民用航空”这一部门的法律规范综合在一起的必然结果。

民用航空部门是由多工种的人员组成的,开展民用航空活动是一项复杂的系统工程,所产生的社会关系也就呈现出多重性和复杂性。对这样的情况实施法律调整,必将形成多样性质的法律关系,自然需要调整手段的多样性与之相适应。分析航空法的内容,不难发现,关于管理民用航空的法律规范,可以列入行政法;关于宏观调控航空运输市场和航空作业市场的法律,应归纳为经济法;关于航空运输合同的法律规范,应属于民法;关于航空领域中的犯罪和惩罚,自然属于刑法。如果说,行政法、经济法、民法、刑法是一般法,那么航空法中的有关部分则应分别是上述这些法的特别法。然而,人们却不能说,航空法在整体上是行政法,或经济法,或民法,或刑法。所以出现这一现象,正是航空法具有综合性的反映。在整体上,只能说航空法自成一类,是一个独立的法律部门。

把航空法列为行政法,或在理论上将航空法隶属于商法或民法的情况是存在的。但这种划属方法,若不是历史原因或法律传统所致,就反映了理论与实践相脱节。

鉴于航空法具有综合性的特点,在研究航空法的时候,一方面应紧密联系行政法、民法、经济法、刑法等法律的一般原则;另一方面应按“特别法优于一般法”的原则,正确处理好它们之间的关系,即处理航空事务首先应适用航空法。若航空法没有规定的,则适用有关的其他法律。

三、航空法的国际性

航空法的国际性,是民用航空具有国际性所决定的。

人类生活在地球上,居住在不同的国度里,山脉走向和江河湖泊可以形成自然国界,



或者设置界桩标识,人为地划定国界。然而,空气空间不受高山峻岭所阻,不被江湖海洋之隔,航空器的起飞和降落就是一种界限。航空器是一种高速交通工具,飞行的距离越远,就越能发挥它的优势,取得最佳效益。对那些小国而言,航空器一起飞,就往往飞出了国界。航空在国家之间架起了“空中桥梁”,各国人民的友好往来,有赖于它的发展。因此,民用航空的国际性决定了航空法的国际性。

(一) 航空法的国际性,要求国际上有统一的航空技术标准和统一的航空法律规范

这种统一性,是所有法律的一般属性,是法律具有规范作用的必备条件。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”(第三十七条)。自1919年创立“国际空中航行委员会”、1925年成立“国际航空法律专家技术委员会”至1947年正式成立“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已经取得了巨大的成就。然而,国际航空法的发展在不少方面并没有达到令人满意的统一程度,尚待人们进一步努力。

(二) 航空法的国际性反映在国内法上,决定了国内航空法是一种涉外性很强的法律国内航空法的涉外性主要表现在:

(1) 国内航空法应尽可能地采用国际航空法律规范和国际上的通行作法,否则不利于国际航空交往,也将阻碍本国民用航空事业的发展。

(2) 航空运输有国内和国际之分,但在私法上的划分标准,不是依当事人是国内人还是外国人来区分,而是根据当事人所订运输合同的约定:运输的始发地点、目的地点或约定的经停地点有一个处在外国就是国际运输,否则是国内运输。因此,国内航空承运人经营国内航班不仅应依据国内航空法与外国人订立国内航空运输合同,若碰上国际联程旅客或国际联程货物,则在其办理的一段运输的范围内,作为国际航空运输合同的订约一方,亦受国际航空法有关规定的约束。

(3) 国内航空法在一定程度上具有域外效力,这种域外效力反映在:①国内法可以延伸适用于在域外飞行中的本国航空器内的犯罪和其他某些行为;②本国法对本国航空器的管理规定,亦可约束到在域外的外国人涉及本国航空器的行为。前者已由1963年《东京公约》形成了国际条约法规范,后者可见于一些国家的国内法规定。

(三) 航空法的国际性还表现在,国内航空法与国际航空法有着十分密切的关系

前已述及,航空法的国际性,因而要求有统一的航空技术标准和统一的航空法律规范,同时决定了国内航空法是一种涉外法。这就使国内航空法的许多法律规范直接来源于国际航空法。对各国航空法作比较研究,就不难发现:尽管由于各国的法律制度不同,其航空法的形式有所不同,但就其航空业务的内容而言,可以说,各国航空法在某种程度上是“大同小异”。国内航空法直接采用国际航空法规范,固然是由于国家参加了国际条约,需履行承担的国际义务,但追根求源,一是有其历史原因,航空法发展史表明,在航空法中,外交公约先于国内法,因为航空运输一问世就成了国际运输;二是民用航空的国际性,决定了国内法应尽可能地与国际法律规范一致。

尽管国内航空法与国际航空法有如此紧密的联系,但国内法和国际法毕竟是两个不



同的法律体系,不能混淆两者之间的界线。

四、航空法是平时法

航空法是平时法,是指航空法仅调整和平时期民用航空活动及其相关领域所产生的社会关系,如遇战争或国家处于紧急状态,民用航空要受战时法令或紧急状态下的非常法的约束。

《国际民用航空公约》亦明确规定:“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。”(第八十九条)

明确了航空法就是平时法,就不难理解,航空法的任何规定都应适合和平时期发展民用航空的客观规律。也只有在平时时期,民用航空才能得以正常、迅速地发展。空域是航空活动的场所,是国家宝贵的航空资源,必须充分开发、合理利用。在和平时期,应当最大限度地保障民用航空活动,以保证民用航空的发展。我们必须协调民用航空和军用航空活动,正确处理发展民用航空和加强国防建设的关系。民用航空是国防的后备力量,中外如此,概莫能外。国家大力发展现代化的民用航空,有强大的机群,有布局合理的机场,有先进的导航系统,有足够合格的人员,平时可满足经济建设、人民生活和国际交往的需要;战时,民用航空即可转入战时需要,为反抗侵略,保卫祖国服务。

航空法是平时法。在平时,任何航空都必须遵守统一的空中规则,以维持空中交通的正常秩序,保障飞行安全;但在国防需要的紧急情况下,军用航空器有优先通过权,以保障军用航空保卫国家领空不受侵犯的需要。航空法是平时法,在战时或在国家宣布处于紧急状态时,它并不妨碍受战争影响的交战国和中立国的行动自由,可以不受约束地采取一切必要的行动。

第三节 航空法的渊源

研究航空法的渊源,不是指航空法的起源,也不是航空法的根据,更不是航空法的历史发展。而是要研究航空法的组成和具体的表现形式,即航空法的形式渊源。

航空法有国内法和国际法之分,处在两种不同的法律体系之中。因此,对航空法的渊源也就需要分别进行研究。

一、国内航空法的渊源

国内法是由特定国家制定或认可,实施于该国主权所达范围之内的法律。各国政治、经济制度和传统文化不同,其法律制度及其表现形式也就不同,航空法也不例外。研究国内航空法的渊源,只能进行国别研究,即研究特定国家航空法的渊源。

航空法有狭义和广义之分。

狭义的航空法,是指以《航空法》为名称的那部法律。例如,《美国联邦航空法》、《日本国航空法》。我国称《中华人民共和国民用航空法》。广义的航空法,是指规定领空主权、管理空中航行和民用航空活动的法律规范的总和。对于这些法律规范,有的国家比较集中地制定一部法律,有的国家则比较分散在各种单行法律之中。法国将关于民用航空的法律、行政规章、法令编纂在一起,按立法、规章和法令三部分编排,称之为《法国民用航空法典》。