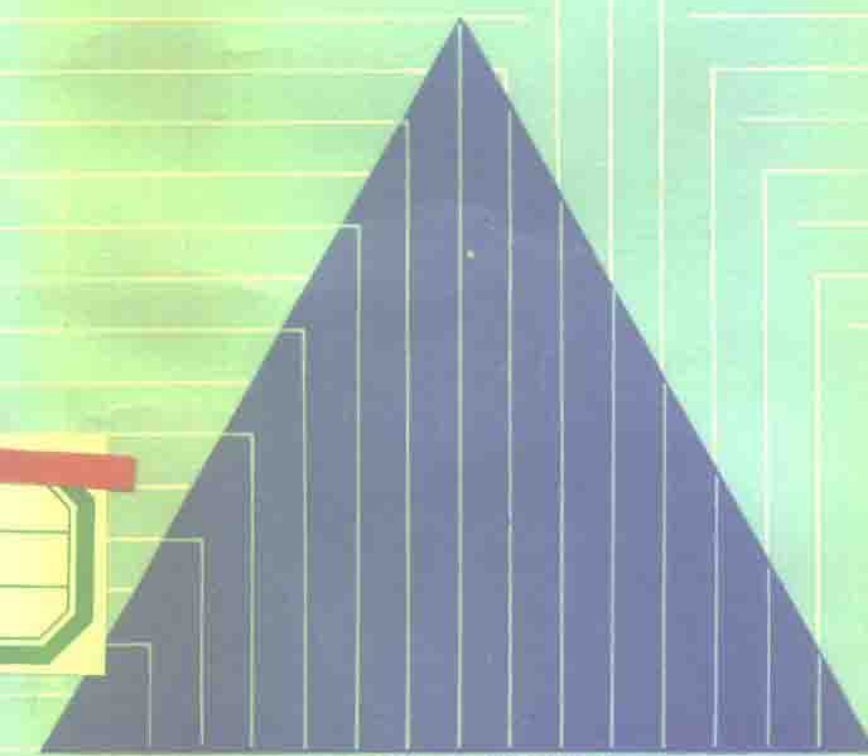


AN INTRODUCTION TO AIR LAW

航空法简介

〔荷兰〕迪德里克斯 - 弗斯霍尔著



中国对外翻译出版公司

航空法简介

〔荷兰〕迪德里克斯-弗斯霍尔 著

赵维田 译

中国对外翻译出版公司

1987年·北京

AN INTRODUCTION TO AIR LAW

by

Prof. dr. I. H. Ph. Diederiks-Verschoor

1983 Kluwer Law and Taxation Publishers
Deventer/Netherlands

航空法简介

(荷兰)迪德里克斯-弗斯霍尔 著

赵维田 译

中国对外翻译出版公司出版

(北京太平桥大街4号)

新华书店北京发行所发行

北京市双桥印刷厂印刷

787×1092 毫米 1/32 8.625印张 字数: 170(千)

1987年5月第一版 1987年5月第一次印刷

印数: 1-4,000

统一书号: 6220·10 定价: 1.45 元

一个较好的航空法简明读本

——评弗斯霍尔的《航空法简介》

本书代序

航空法是国际法从本世纪初迅速发展起来的一门新的学科。在航空事业比较发达的欧美各国,有关航空法的论著,汗牛充栋,卷帙浩繁。就以综合性航空法论著而言,各国都有大厚本的概论性作品。这些“巨”著,不仅理论艰深,而且内容庞杂,使一些非从事这一专业的人望而生畏。即使翻阅一下,也往往不得要领。因此,如何深入浅出地对这个新兴学科作出简明扼要的介绍,以供一般国际法工作者、研究生或者想对航空法知识有个基本了解的各方面人士阅读,就成了十分必要的了。在我国目前百法待兴的状况下,尤其如此。正是出自这种考虑,我汉译了荷兰乌得勒支大学教授、著名国际航空法学者迪德里克斯-弗斯霍尔女士编写的并于1983年用英文出版的《航空法简介》这本书。

这是一本在简明介绍现代航空法方面的成功之作。汉译后,全书十七万余字。它不仅是一本航空法的入门书,而且也具有比较精深的学术价值,在国际法领域里,也可算作“雅俗共赏,老少咸宜”了。

就国际航空法现代发展过程而论,目前已缔结的国际公约已有36个。其中影响较大,已形成普遍适用的法律规则的,有3个系列。第一类是以1944年芝加哥《国际民用航空公约》为主体的系列。它是航空领域里一个宪章性文件,现在的国际民用航空组织就是依此公约建立的。第二类是以1929

年华沙《统一国际航空运输某些规则的公约》及其一系列修订文件组成的系列，通称“华沙体制”。它规定了国际航空运输中有关民事责任方面的规则。第三类是航空刑法系列，即以1963年东京《关于在航空器内的犯罪和其他某些行为的公约》、1970年海牙《关于制止非法劫持航空器的公约》、1971年蒙特利尔《关于制止危害民用航空安全的非法行为的公约》等三个反劫机公约形成的规则。弗斯霍尔在该书第二、三、九各章，对上述3个系列都作了较为详细的介绍与论证，其中有些评论比较中肯。

在航空法中还有一些文件的影响范围有限，不大为我国一般人所知道或熟悉的规则体系。例如，1933年制定的、后经1952年重新订立的罗马《关于外国航空器对地(水)面第三方造成损害的公约》，1948年订立的日内瓦《关于国际承认对航空器的权利的公约》。这些公约，或因参加的国家较少，例如1952年的罗马公约只有32国批准；或因缔约国分布有较大地域性，如1948年日内瓦公约虽有46国参加，但大多是欧洲国家；加之，世界上的主要航空大国如美国、英国、加拿大等未曾批准，致使这类文件中相当一部分规则不具备普遍适用的效力。然而，作为国际航空法规则今后发展的基础或尝试，这些文件仍具有重要价值，是航空法领域要研究的重要课题。对这类文件，《航空法简介》在第五、七等各章中均作出了比较清楚的分析与评价。

航空法中还有些领域，至今尚未形成国际统一的规则，基本上是由各国国内法自行规定的，如航空产品责任法，航空保险法等等。弗斯霍尔则努力根据现有的国际实践与惯例，在这方面作出了有益的概括和探索。

由于人类航空活动的天然国际性,航空法从其诞生伊始,就基本上作为国际法的一个组成部分而存在。在航空法形成一门相对独立的体系或学科过程中,它既是国际法一般理论、原则和方法的延伸和运用,同时又根据航空领域的实践,逐步演化并结晶出适应其特殊性的具体原则和规则;而这种特殊性原则和规则,反过来又丰富并推动了国际法的发展。国际法与航空法之间的这种共性与个性、一般性与特殊性的辩证关系,以及两者之间不断矛盾又不断统一的生动发展进程,给我们认识、概括和评价航空法提供了线索和标准。本世纪六、七十年代航空刑法方面对传统管辖权规则上的突破,民事责任方面从过失责任到完全责任或严格责任方向的演化,都是这方面的生动例证。《航空法简介》在这方面作过一些论述,但一般说,显得不足。

航空法是与国际经济发展密切联系着的,西方常用术语中就有“商业航空”的概念。这就是说,航空法的发展及其形成,在很大程度上要受到国际经济关系中固有矛盾的制约。航空法上的许多争论,不论是飞行权利、民事责任的限制,都是由于各国经济利益矛盾和冲突引起的,其规则的制定也常常是协调各国经济权益后作出妥协的产物。离开国际政治中的冲突与斗争,离开国际经济领域中的基本矛盾,单纯从法律本身去评论是非或追求自我完善,是行不通的。两者之间的这种相互依存,相互制约又相互矛盾统一,是评论航空法,解开其发展之谜,寻求解决方案的一把钥匙。要求一位象弗斯霍尔这样的资产阶级法学家运用马克思主义的基本观点来阐述航空法,是不现实的,也是不可能的。但是,这却是我们评价她的论著时所必须作出的清醒估计。弗斯霍尔在书中的

许多论点,基本上是从荷兰这样的航空大国的利益出发的。她虽不大赞成诸如美国对航空法上的一些基本政策或主张,但却从来也没有想到要维护第三世界国家在航空领域的权益、愿望或要求。这是我们在阅读她的著作时应予注意的。

译者

1985年10月

前 言

相当一段时期以来，对航空法感兴趣的研究人员和其他人士已经有机会读到数种好的航空法手册。然而，近年来越来越感觉到需要有一个简明读本，这种读物虽说不能对所有有关问题作深入探讨，但可为读者了解国际法中这个有魅力的部门，提供一个基本的轮廓。

在这种考虑的促使下，我尝试着用有限的篇幅来填补这个空白，并顺便提醒人们对新技术的发展及相应的法律更新的注意。此外，指出以下一点似乎是有益的：在我们要讨论的这个法律领域里仍有些问题没有得到解决。

本书对早先的两个荷兰文版本作了较大修订，并增加了对最新发展的表述。在将本书奉献给读者时，我要说明一下，它唯一的目的是提供实践的指南；要想获得更深的知识与理解，只有到现有的权威著作和读者感兴趣的其他出版物中去找。

我要感谢 W.A. 弗罗魏因先生对英文本修改上的赐教，没有他的帮助与鼓励，以及 G.C. 范斯特拉滕先生对注解的仔细校对，本书的出版会要拖更长的时间，³ 我同样感激范斯特拉滕先生。我还要感谢 W.P. 高姆莱伊教授的有益建议与阐明，尤其在盎格鲁-萨克逊法方面。我还愿特别提到 W.P. 希尔先生和乌得勒支大学国际公法研究所，他们一向乐施善助。在这里还要向荷兰民航管理局和荷兰皇家航空公司致谢，

他们提供了有意义的资料和统计数字。

迪德里克斯-弗斯霍尔*

乌得勒支, 1982年7月

*迪德里克斯-弗斯霍尔夫人(Mrs.Diederiks-Verschoor), 荷兰人。原嫁罗德, 在此时期她写的论文均署名“罗德-弗斯霍尔”(在本书中曾引用)。后离婚, 1966年嫁迪德里克斯, 改用现名。1943年获荷兰乌得勒支大学法学博士学位。现为乌得勒支大学航空法讲座教授, 荷兰《航空法》杂志(英文版)主编, 国际宇航联合会的国际空间法学会主席。1984年12月曾到我国讲学。——译者注

目 录

本书代序.....	(xi)
前言.....	(xv)

第一章 航空法的历史与发展

一、引言.....	(1)
二、起源.....	(2)
三、航空法的独立性.....	(4)
四、航空法的渊源.....	(4)
五、1919年巴黎公约.....	(6)
六、伊比利亚-美洲公约和泛美公约.....	(8)
七、主要的航空组织.....	(9)
(一) 国际航空法专家技术委员会 (CITEJA).....	(9)
(二) 国际空中航行委员会(CINA).....	(9)
(三) 临时国际民用航空组织(PICAO)、国 际民用航空组织(ICAO)和国际航空 运输协会(IATA).....	(10)
(四) 包机组织.....	(11)
(五) 其他组织.....	(11)

第二章 1944 年关于国际民用航空的芝加哥公约

一、草拟阶段.....	(13)
-------------	--------

二、公约	(14)
三、自由与主权	(17)
四、定期和不定期航空运输	(20)
五、国内载运权	(25)
六、空运企业之间的合作	(26)
七、国籍	(27)
八、航空港	(31)
九、航空人员	(33)
(一) 航空器机长	(33)
(二) 其他人员	(37)
十、管辖权	(38)
十一、国家航空器	(40)
(一) 红十字航空器	(42)
(二) 其他类国家航空器	(43)
十二、便利空中航行的措施	(45)
十三、(世界范围的)国际组织	(46)
(一) 国际民用航空组织(ICAO)	(47)
1. 大会	(47)
2. 理事会	(47)
3. 法律委员会	(48)
4. 国际民航组织理事会与国际法院	(48)
(二) 国际航空运输协会(IATA)	(52)
(三) 包机组织	(54)
十四、区域性的组织与协议	(54)
(一) 欧洲民用航空会议(ECAC)	(55)
(二) 罗马条约(欧洲经济共同体条约)	(57)

(三) 欧洲空中航行安全组织 (Eurocontrol).....	(58)
(四) 其他的区域性合作形式.....	(59)
十五、双边协定.....	(61)
十六、新航空政策.....	(64)

第三章 “华沙体制”规定的承运人责任

一、引言.....	(66)
二、华沙公约.....	(69)
(一) 适用范围.....	(69)
(二) 运输凭证.....	(73)
1. 客票.....	(73)
2. 行李票.....	(76)
3. 航空运货单.....	(78)
(三) 承运人的责任.....	(81)
(四) 在何种情况下承运人没有责任?	(82)
(五) 不限制责任.....	(84)
(六) 申明价值.....	(87)
(七) 责任期限.....	(88)
(八) 延误.....	(92)
(九) 损害与赔偿.....	(95)
(十) 索赔诉讼与索赔诉讼人.....	(100)
(十一) 管辖权与法院.....	(102)
三、海牙议定书.....	(104)
四、瓜达拉哈拉公约.....	(112)
五、1966 年蒙特利尔 协 议.....	(116)

六、危地马拉议定书·····	(118)
七、1975年四个蒙特利尔议定书·····	(121)

第四章 航空产品责任

一、引言·····	(126)
二、向严格责任演化·····	(128)
三、耐撞性·····	(135)
四、惩罚性损害赔偿·····	(138)
五、产品责任的法典化·····	(139)

第五章 对地(水)面的损害与相撞

一、对地(水)面第三方造成损害·····	(141)
(一) 历史回顾·····	(141)
(二) 1952年罗马公约和1978年蒙特利尔 议定书的范围·····	(145)
(三) 责任原则和规则·····	(147)
1. 经营人风险责任原则·····	(147)
2. 第1条的条件·····	(148)
3. 责任的免除·····	(151)
4. 责任限额·····	(152)
5. 不限制责任·····	(155)
6. 经营人的义务·····	(156)
7. 有权索赔的人·····	(157)
8. 经营人责任的担保·····	(158)
9. 管辖权·····	(160)
10. 诉讼时效·····	(161)

11. 判决的执行	(162)
12. 最后条款	(164)
(四) 由噪音与声震引起的损害	(164)
二、空中相撞	(172)

第六章 保险

一、引言	(177)
二、历史	(178)
三、风险估计	(180)
四、保险的种类	(182)
(一) 航空光机保险	(182)
(二) 承运人责任保险	(186)
(三) 飞行人员保险	(188)
五、劫持飞机	(188)
六、结束语	(190)

第七章 对飞机的权利

一、对飞机的预防性扣押	(192)
二、国际承认对飞机的权利	(194)
(一) 日内瓦公约	(194)
1. 日内瓦公约的历史	(194)
2. 需要有个公约	(195)
3. 公约的特征	(195)
4. 公约的范围	(197)
5. 飞机的定义	(198)
6. 公约依据的基本原则	(199)

7. 档案	(200)
8. 设立抵押权的程序	(201)
9. 优先请求权	(203)
10. 默示(隐蔽)的优先请求权	(207)
11. 扣押飞机	(209)
12. 登记的转移	(212)
13. 零件	(213)
14. 适用法律	(214)
15. 制造中的飞机	(215)
16. 杂项规定	(215)
17. 结束语	(216)
(二) 租赁飞机	(217)

第八章 援助与救助

一、引言	(220)
二、布鲁塞尔公约	(221)
三、搜寻与救助(芝加哥公约第 25 条与附件 12)	(223)
四、财务方面的问题	(226)
五、结束语	(227)

第九章 刑法与航空

一、东京公约	(228)
(一) 历史回顾	(228)
1. 前言	(228)
2. 几种学说	(229)

3. 判例法·····	(230)
(二) 东京公约的范围和目的·····	(233)
(三) 管辖权·····	(234)
(四) “在飞行中”一词的定义·····	(235)
(五) 航空器机长的权力·····	(236)
(六) 非法劫机·····	(236)
(七) 各国的义务·····	(237)
(八) 引渡·····	(238)
(九) 联营与国际经营机构·····	(238)
(十) 争端的解决·····	(239)
(十一) 结束语·····	(239)
二、海牙公约·····	(239)
(一) 需要有个公约·····	(239)
(二) 公约的范围·····	(241)
(三) 管辖权·····	(242)
(四) 引渡·····	(243)
(五) 杂项规定·····	(245)
(六) 结束语·····	(245)
三、蒙特利尔公约·····	(246)
四、结束语·····	(249)
附录	
本书第二版(1985年)序言·····	(251)
本书第二版中的第二章第十五、十六两节·····	(252)

第一章

航空法的历史与发展

一、引言

在围绕着给航空法下一个令人满意的定义的问题上，学术界存在着较大的意见分歧。然而，研究一下权威著作对这个问题的论述，就会看出有一个多少可以得到普遍接受共同表述方式，即“航空法是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。”在下这个定义时，我要强调的一点是，〔对这个定义〕不能不区别情况地或者无例外地使用。

虽然有些著作仍然使用“空中飞行法”这一个名称，但是它和其对应词“航行法”一样，实际上已经过时。再者，有时也有人使用“航空运输法”的名称，但这个名称的缺陷是它只代表航空法的一个部分，因而含义太窄。现在也有人使用“航天法”，尤其在罗曼语系中，如将法语的 *droit aéronautique*、意大利语的 *diritto aeronautico*〔均可汉译作“航天法”〕与 *droit aérien* 和 *diritto aereo*〔分别为法语和意大利语，均可汉译作航空法〕并用。在本书中，我们按现在通用做法，采用“航空