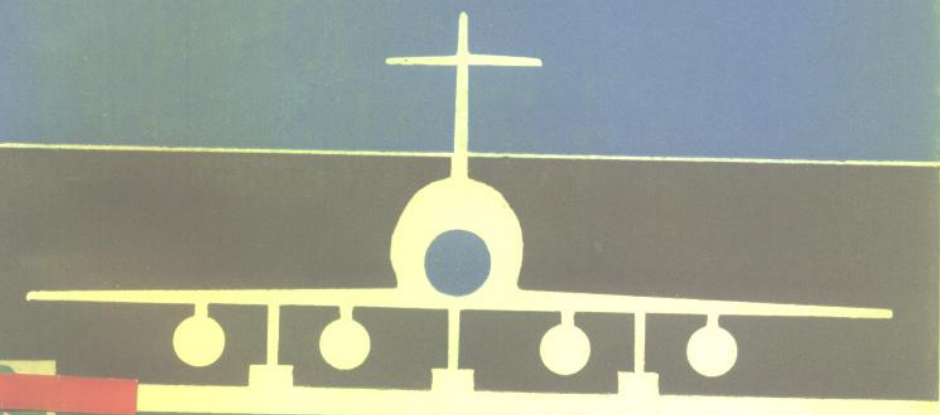


徐克继 摘译

肖 克 罗 斯 和 博 蒙 特 航 空 法



法 律 出 版 社

肖罗斯和博蒙特

航 空 法

〔英〕彼得·马丁等修订

徐克继 摘译

法 律 出 版 社

肖罗斯和博蒙特

航 空 法

[英]彼得·马丁等修订

徐克继 摘译

法律出版社出版 新华书店发行

法律出版社印刷厂印刷

787×1092毫米 32开本 7.375印张 154,000字

1987年6月第一版 1987年6月第一次印刷

印数0,001—1,500

ISBN 7-5036-0163-9

D·163

书号6004·1037 定价1.50元

GPL 07/20

**SHAWCROSS AND BEAUMONT
AIR LAW**

Fourth Edition

**Peter Martin
J.D. McClean
Elizabeth de Montlaur Martin
Jane Bristow
John L. Brooks**

**London
Butterworths**

1977

译者的话

英国出版的《肖克罗斯和博蒙特航空法》是航空法领域内著名著作之一，介绍国际航空法和英国航空法的发展和现状。书中阐述了调整航空机飞行和运行的主要法律规则，并尽可能收集了许多关于航空法的国际公约、协定和法规，这本书因而是对从事航空法工作和研究的人员极为有用的参考书。考虑到读者需要，译者只摘译了原书中的国际法部分，未摘译英国法部分。

“肖克罗斯和博蒙特航空法”1945年第一次出版，1950年再版，1965年第三次出版时将原来的一册扩大为上下两册，上册为著者的著述，下册是国际公约、协定和英国法规的汇编，1977年出的第四版也分为两册，以后又多次补充。

本译本摘译自《肖克罗斯和蒙博特航空法》1977年第四版，对主要公约的现状在译注中作了补充。

由于译者水平所限，摘译本错误难免，请读者指正。

在摘译过程中译者得到席忠泽、温耕莘同志的鼓励和帮助，特此致谢。

译者

一九八五年五月一日

目 录

第一章	历史概要	(1)
第二章	航空法的性质、渊源和范围	(10)
第三章	民用航空的管理机构	(49)
第四章	航空机	(74)
第五章	航空机的运行	(81)
第六章	英国航空公司委员会 (从略)	(128)
第七章	为航空运输提供的服务	(129)
第八章	事故调查	(140)
第九章	航空运输	(144)
第十章	航空机运行造成的地 (水) 面损害、噪声、 相撞和其他责任	(189)
第十一章	犯罪和民用航空	(208)
第十二章	航空商业往来、航空旅行组织人和产品 责任 (从略)	(220)
第十三章	保险和航空运输服务	(221)

第一章 历史概要

早期的飞行

1783年，一架航空机第一次离开陆地①，一年以后，颁布了第一部航空法②。1785年，另一个气球越过英吉利海峡。1819年，第一次制定了关于空中航行安全的规则③。1822年，在美国根据习惯法对第一个有报道的关于航空侵权行为的案件作出判决。1855年重于空气的航空机第一次飞行④。1865年组成了“空中航行公司”⑤。

第一次国际航空法会议于1889年举行⑥。同年，第一次有报道的由于航空造成的损害案件在联合王国进行诉讼。从这一时期起到十九世纪末进行了多次无发动机、重于空气的航空机的飞行。1891年公布了最早的一批关于航空法的论文。八年后参加第一届海牙会议的各国发表宣言，禁止从气球上“或用相似性质的其他新方法”发出抛射物。1902年草

① 它是由芒戈菲埃 (Montgolfier) 兄弟制造的热空气气球。

② 巴黎的一项警察法令，禁止未经特许的气球飞行。

③ 法国制定的法律，要求气球应配备降落伞。

④ 是由德勃里 (de Bris) 驾驶的一架滑翔机。

⑤ 由纽约的所罗门·安德罗斯 (Dr. Solomen Andrews) 组成，他曾制造并驾驶无发动机的飞船。

⑥ 由法国政府在巴黎召开。

拟了第一部国际航空法典^①。

1903年12月17日，在美国第一次真正有人驾驶、由动力驱动、重于空气的航空机的飞行获得成功^②。

三年后的1906年，欧洲已有飞机飞行。第二届海牙和平会议于1907年举行，但许多大国拒绝重申他们在1899年所作的值得赞许的决议。

“英格兰不再是一个岛屿”

1909年4月25日星期日早上，布莱里奥（Bleriot）驾驶一架飞机飞越了英吉利海峡。人们当时用本节标题的那句话欢庆飞越的成功。同年，律师们在巴黎创立了航空法国际委员会。1910年，十九个国家的代表在巴黎举行空中航行会议。他们起草了一部国际航空法，但最后没有达成协议。这一年，第一种关于航空法的定期刊物发行了^③。1911年，英国议会通过了一项空中航行法令。1912年，英国军队增加了一个新的部门——皇家飞行部队。1913年，美国的飞行员开始准备越过大西洋的飞行。同年，英国议会通过了另外一项空中航行法令。

1914年—1918年的大战

1914年—1918年大战期间，很少有民用航空机飞行，

① 该法典是福歇尔（Fauchille）在国际法协会的鼓动下编写的。

② 美国的赖特（Wright）兄弟。

③ 即《航空法评论》。

但各种类型的航空机被用于多种军事目的，从测量距离到轰炸不设防城市，从侦察到用机枪扫射前进中的军队，从击毁潜艇到运送政治家，从空战到散发宣传资料和在敌后空投间谍。交战各国将航空机投入各种用途，并大量地使用。1914年大战开始时，英国只拥有十二架军用飞机，到1918年11月，已拥有22,000架。1916年泛美航空会议在智利举行，会议建议美洲各国统一国内航空立法，以形成一部国际航空法典。大战结束时，所有政治家都看出航空机在和平时期的巨大潜力。

1919年—1937年， 二十年的休战

1919年3月22日国际航空运输的第一个定期航班开始出现^①。其他航班不久陆续开办^②。1919年6月14日和15日飞机第一次不降停地飞越大西洋^③。同年，各大国在巴黎举行和平会议，讨论并就管理国际航空的规则达成协议。这些规则被制订成国际公约的形式，于1919年10月13日签订，称为《巴黎公约》。

同时，作为临时措施，英国议会通过了《1919年的空中航行法令》。

《巴黎公约》包含并建立了一套体制。这套体制包括关于航空机在不同国家领土上空和在这些领土间使用和飞行的一系列规则。公约还包含管理这个体制的规定。这一公约的

① 在巴黎和布鲁塞尔之间。

② 第一次载运旅客的飞行于1919年8月25日在伦敦和巴黎间进行。

③ 由约翰·阿尔柯克爵士和亚瑟·布朗爵士 (Sir John Alcock, Sir Arthur Brown) 驾驶。

存在取决于足够数目的曾有助于公约产生的国家对它的正式承认。的确，有足够多的国家正式通过了它们制订的公约。英国在《1920年空中航行法令》中给公约以国内效力。不幸的是美国和大多数南美国家没有接受这一公约。

十二年的实际发展

随后是航空运输卓有成效发展的时期。1928年在哈瓦那颁布了《泛美航空公约》，就在那一年开始发表第一批航空法报告。1929年世界上主要国家接受了《华沙公约》。《巴黎公约》是世界性公约，但却也曾想把《哈瓦那公约》搞成一个在美洲大陆相当于《巴黎公约》的公约。《华沙公约》包括关于货物、乘客和其行李及个人财物国际航空运输的规则。同《巴黎公约》一样，《华沙公约》的存在取决于对它的批准。它得到了批准。联合王国批准了《华沙公约》并以《1932年航空运输法令》将它编入英国法律。

二十年法律的发展

1933年一些国家确定了关于管理和统一航空机对地(水)面上的人员和财物造成损害，并为这种损害进行强制保险的法律的国际规则。这就是第一个《罗马公约》。这个公约和以前的几个公约^①涉及航空法的许多领域。同前几个公约一样，它能否存在取决于批准^②。一直到1942年，公约才由使

① 即《巴黎公约》和《华沙公约》。

② 《罗马公约》第24条(2)。

公约生效所需要的最低限度的五个国家批准，并在这些国家间产生约束力。联合王国和美国在大西洋商业定期航班开航之前，于1935年缔结了一项关于空中航行的协定，以调整贯穿英帝国（不包括联邦各国领土）和美国领土的国际飞行。1936年联合王国制定了《1936年空中航行法令》。这个法令包含了第一个《罗马公约》的重要原则，但是这些原则在英国法律中一直没有生效，并且第一个《罗马公约》被1952年第二个《罗马公约》——在同为两个公约的缔约国之间——取代。后者也只有少数国家批准。

1939年—1945年的大战

由于1939年9月世界大战的再度爆发，在英国只有取得政府特别许可的航空机才可从事私人 and 商业飞行。除了在航空部控制下的一些运输航班和一些经特别许可的其他飞行外，大不列颠和北爱尔兰的民用飞行实际上停止了。大不列颠东半部的大部分被划为禁区，所有进出联合王国的航空机必须沿规定航路飞行。帝国航空公司的帝国航班和英国航空公司的一些大陆航班继续飞行到1940年4月1日这两家公司停止活动并被英国海外航空公司合并时为止。在法国崩溃和意大利加入战争后，联合王国与大陆的一切商业交通陷于停顿，只剩下和瑞典以及和里斯本之间的一些航班，通过这些航班维持了与非洲和东方的交通。在1941年12月日本参战以及缅甸、暹罗、马来亚和荷属东印度被占领后，帝国航线已不可能向印度以东延伸，美国的太平洋定期航班已停止，但是重庆与盟国之间的空中交通被维持了下来，并维持了前往

和来自澳大利亚的一些航班。英国海外航空公司（和空运司令部一起）在冬天和夏天继续飞行北大西洋航线，并且与泛美航空公司（在美国军事当局的控制下）共同经中部非洲飞往中东和印度以及南非。1943年成立了航空运输司令部从事英国战时的所有运输飞行，英国海外航空公司作为另一个实体继续活动。这样做所以必要是因为只有民用（不同于军用）航班才能飞经中立地区。美国航班在夏天飞越北大西洋，还在整个一年里从美国飞往葡萄牙，并经巴西飞往中部非洲。但英、美的航班主要载运官员和邮件。大多数航线上载运的私人旅客非常有限。盟军占领整个北非后，建立了美国 and 北非德国属地的交通。在此期间，德国、意大利、西班牙、葡萄牙、瑞典、瑞士和欧洲的其他航班在欧洲大陆内继续通行，多数在德国控制之下。在美洲大陆，直到1942年私人 and 商业飞行继续进行并在实际上不受限制地得到发展。

1944年的芝加哥会议

1944年11月，尽管战争即使在欧洲也还要继续半年，但是为了在世界范围内民用航空的国际管理，五十二个国家的代表团在芝加哥举行会议。世界上的主要国家都有代表参加，只有下列国家除外：苏联、阿根廷和敌对国家奥地利、保加利亚、芬兰、德国、匈牙利、意大利、日本和罗马尼亚。除利比里亚外，所有出席会议的代表团签署了一项最后文件。在最后文件和《国际民用航空临时协定》（预定在批准一项新的公约前的一段时期内使用）之后，附有一项《国际民用航空公约》（预定取代《巴黎公约》和《哈瓦那公约》）

并建立“国际民用航空组织”)、一项《国际航班过境协定》(“两种自由”^①)和一项《国际航空运输协定》(“五种自由”^②)。

临时民用航空组织

临时国际民用航空组织只有必要举行一次会议。这次会议于1946年5月—6月在蒙特利尔举行,有四十四个成员国和十个非成员国的代表团(以及八个国际组织的代表)参加,他们决定了这个组织的永久地点应在蒙特利尔。对于各成员国之间有关民用航空问题争端解决程序规则的修改获得一致通过。会上法律问题由第四委员会处理,该委员会成员大多是“航空法学专家国际技术委员会”的成员。他们就这个技术委员会已研究过的问题,包括对《华沙公约》拟议中的修改,进行了讨论并通过了决议。他们还讨论了这个组织应该处理法律问题的方法和一项拟议中的《关于记载航空机所有权和航空机抵押的公约》^③。1946年1月—2月,联合王国和美国的代表在百慕大就通过双方领土的商业航空运输飞行达成了协议。

国际民用航空组织

《芝加哥公约》生效所需最低限度的第二十六份批准书

① 不降停地飞越一缔约国领土的权利和非商业性降停的权利。

② “两种自由”再加上卸下来自航空机所属国领土的客、货、邮的权利,载上前往航空机所属国领土的客、货、邮的权利,以及装卸前往或来自任何其他缔约国领土的客、货、邮的权利。

③ 以后发展为1948年6月在日内瓦签订的《国际承认航空机权利的公约》。

于1947年3月5日交存，公约于1947年4月4日生效。1947年5月6日，国际民用航空组织第一届大会在蒙特利尔举行，并按《芝加哥公约》第七章和第八章的规则行事。三十六个缔约国、十一个非缔约国（观察员）和七个国际组织（观察员）的代表团出席了这届大会。大会通过了七十一项决议，六个委员会为讨论诸如关于在“五种自由”基础上管理商业航空运输的多边协定以及关于承认航空机权利的公约草案等事项花了许多时间。还决议建立国际民用航空组织的法律委员会以合并并取代航空法学专家国际技术委员会。这个委员会的章程得到一致通过。

法律适应实践的速度

简单地说，上述内容就是国际航空法历史的主要里程碑。没有别的科学象航空学那样在对人类活动的实际应用中发展得如此之快。没有其他活动对人民生活 and 各国的命运具有这样巨大的潜力。没有其他活动象航空科学这样，在一国与另一国间、在其发展的一个阶段与下一个阶段间，需要法律同它保持一致。

航空机的使用清除了一切有效的边界屏障，甚至是大洋的屏障。为此，世界各个主权国家被迫试图用一套国际法律系统来代替它们不同的国内法律系统，以便利国际交通和商业往来。迄今为止，这种系统还远未实现。但是，没有其他法律系统被主权国家发展得如此迅速，以协调国家和国际间目的。

应该记住的事实

懂得航空法的人必须了解并经常记住以上事实，还必须了解和经常记住现在日常空中交通的事实，即：运行的速度、通过的国家和海洋的地理情况、经营和管理的方法、以及发出的噪声等事实。还必须记住，会出现失事并且事实上的确不断发生事故，旅客因此死亡和受到损伤。这导致近年来关于责任的那部分法律非常受重视。同样，劫机和对航空运输所犯其他罪行的增多对这一领域法律的发展也产生了影响。

第二章 航空法的性质、 渊源和范围

第一节 国际法

一、国际航空法的性质

概 述

国际航空法“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、国家和其他国际法人的关系、国籍、私法的统一以及冲突法的许多问题等等。”这一简洁的分析越来越能说明今天的国际航空法。航空法的每一个问题几乎都包括国际方面。因此，重要的是简单地介绍国际法的性质和作用，包括国际习惯法、国际条约法和国际法庭，以便对由国际法的一般规则和原则所产生的航空法具体问题有个正确的看法。

国际法的性质

国际法是适用于主权国家和被授予国际人格的其他实体之间的法律规则的总和。联合国和国际民用航空组织等国际机构被授予了国际人格，这些机构在国际法中起了主要作用。

由于没有最高国际权力当局能迫使各国服从其命令和执行其决议，人们常常怀疑国际法是否是“真正的法律”。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，因此，本书的观点认为国际法是当然存在的。

国际法和国内法

国际法适用于各国，国内法是一个国家支配其管辖范围内的个人和其他法人的行为的国内法律。在许多国家里，包括联合王国和美国，当国际习惯法与国内法一致时，根据合并的原则，国际习惯法被看成是国内法的一部分。而且，许多国家的大部分国内航空法是直接从它们参加的国际公约引入的，通过适当方法使这些公约的规定在它们的国内法里具有约束力。一个国家不能用其国内法的规定对抗另一个国家以逃避国际法规定它应该承担的责任。

国际法：公法和私法

调整各国和其他具有国际人格的实体间的关系的国际法，一般称为国际“公”法。它和国际“私”法（或“冲突法”）有区别，后者是“用来调整私人性质的争端，尽管当事的一方可能是一个主权国家”。每个体系的某些法律原则可能为另一个体系所采用，但国际公法和国际私法仍然是分开的，具有不同的性质。当含有一些外来因素的争端在国内法院的管辖范围内发生，就要由这个法院所遵循的国际私法规则确定管辖的范围和适用的法律，这些国际私法规则是国内法的一部分。大多数国家有自己的国际私法规则，~~用来解决这些争端~~是用来调解法律的冲突，但它们可能与其国内和国际私法规则相冲突。