

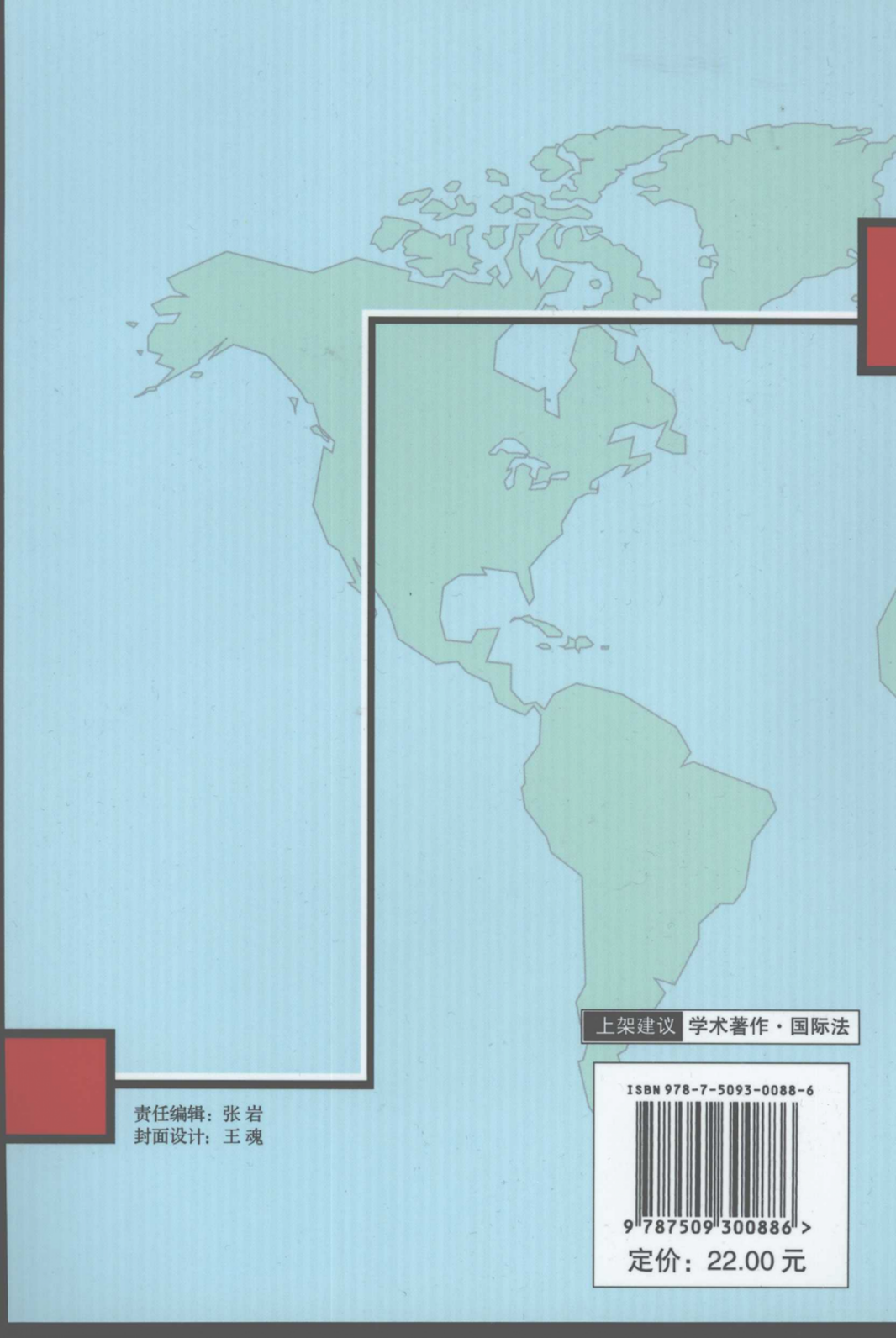


国际航空法研究

GUOJIHANGKONGFAYANJIU

黄润秋 著

中国法制出版社
CHINA LEGAL PUBLISHING HOUSE



责任编辑：张岩
封面设计：王魂

上架建议 学术著作·国际法

ISBN 978-7-5093-0088-6



9 787509 300886 >

定价：22.00 元



国际航空法研究

GUOJIHANGKONGFAYANJIU

黄润秋 著

中国法制出版社

CHINA LEGAL PUBLISHING HOUSE



责任编辑：张 岩

图书在版编目 (CIP) 数据

国际航空法研究/黄涧秋著. —北京：中国法制出版社，
2007. 8

ISBN 978 - 7 - 5093 - 0088 - 6

I. 国… II. 黄… III. 航空法：国际法 - 研究 IV.
D993. 4

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2007) 第 122254 号

国际航空法研究

GUOJI HANGKONGFA YANJIU

著者/黄涧秋

经销/新华书店

印刷/三河市紫恒印装有限公司

开本/880 × 1230 毫米 32

印张/10.625 字数/222 千

版次/2007 年 8 月第 1 版

2007 年 8 月印刷

中国法制出版社出版

书号 ISBN 978 - 7 - 5093 - 0088 - 6

定价：22.00 元

北京西单横二条 2 号 邮政编码 100031

传真：66031119

网址：<http://www.zgfzs.com>

编辑部电话：66010406

市场营销部电话：66033393

邮购部电话：66033288

作者简介：

黄润秋，男，1973年4月生，江苏省无锡市人，法学博士，律师，苏州大学王健法学院副教授，国际法学硕士生导师。2003年赴美国爱荷华大学访问。研究方向为国际法、国际经济法。近年来在《法学评论》、《现代国际关系》、《民商法论丛》、《国际经济法学刊》等刊物上发表论文30余篇。

前 言

国际法是调整和促进各国和各国人民国际交往的法律，而航空运输可以缩短国际交往的时空距离，是国际交往的重要工具。著名航空法专家郑斌教授深刻地指出：“我们希望天空联结各国人民，而不是隔离他们。”

国际航空法是国际法的一个重要的分支部门。《奥本海国际法》第9版中的第二编第五章（国家领土）将“空间与航空”单列一节。在其他的一些西方国际法著作中，国际航空法的基本内容被分散在相关章节中。在我国国际法著作或教材中，国际航空法或空气空间法基本上都是作为单独的一章予以介绍和阐述的。因此，本书的研究范围和内容属于国际法的部门法研究。

国际航空法在国际法中可以说是发展迅速、法律渊源庞杂、法律实践丰富的一个部门。国际航空法领域至今已经产生了数十个国际公约，这是其他国际法部门所无法比拟的。国际航空法调整范围的逐步扩大以及其内部分化使得它成为国际法中一个相对独立的法律部门。但是在另一方面，国际航空法的法律制度仍然是国际法一般理论、基本原则和规则在国际航空领域中的具体适用。本书希望通过对国际航空法基本制度的研究，揭示国际航空法在国际法中的特殊性和一般性特征，并藉此深化对国际法一般理论、基本原则和规则的认识。

作者在写作过程中参考了大量的国内外研究成果，不敢妄言本书在国际航空法的研究上作出了重大的理论创见，但愿本书能够准确理解国际航空法律制度的规范意义和其中蕴涵的理论旨趣，能够反映国内外国际航空法研究的最新进展。作者在写作过程中深切地感受到国际航空法作为一个学科的博大精深，常常惟恐学力之不逮。书中的不成熟的观点和错讹之处，尚祈各位方家批评指正。

本书涵盖了国际航空法基本的制度和理论，可以作为国际法学习和研究及国际航空实务工作的参考用书。

作者谨识

2007年初于姑苏城内

目 录

第一章 国际航空法的特征与体系	(1)
一、航空法的名称与定义	(1)
二、航空法与国际航空法	(3)
三、国际航空法调整对象的民用性	(5)
四、国际航空法在国际法中的共性与个性	(7)
(一) 国际航空法是国际法的缩影	(7)
(二) 国际航空法在国际法上的独特性	(8)
五、国际航空法的渊源	(10)
(一) 国际条约	(11)
(二) 国际习惯	(12)
(三) 一般法律原则	(13)
(四) 司法判例	(13)
(五) 国际民用航空组织理事会的“准立法权”	(14)
六、GATS 与国际航空服务贸易	(15)
(一) 国际航空服务贸易纳入 GATS 的历史进程	(15)
(二) 《关于空运服务的附件》的基本内容	(16)
(三) GATS 关于航空运输服务贸易的后续	

谈判	(18)
第二章 空气空间的法律地位与《国际民用航空 公约》	(19)
一、“一战”前关于空气空间法律地位的各种 学说	(19)
(一)“共有物”学说	(20)
(二)私有财产权学说	(20)
(三)“有限自由”学说	(22)
二、1919年《巴黎公约》对空气空间法律地位 的确定	(23)
(一)《巴黎公约》对领空主权原则的确认	(23)
(二)《巴黎公约》中的“无害通过权”	(25)
三、《国际民用航空公约》对空气空间法律地位 的确定	(27)
(一)《国际民用航空公约》出台的历史背景	(27)
(二)《国际民用航空公约》中的领空主权 原则	(29)
四、领空主权的基本内容	(33)
(一)对外国航空器飞行的许可权及其相关 问题	(34)
(二)国内载运权	(41)
(三)空中禁区及相关制度	(44)
第三章 航空器的法律问题	(48)
一、航空器的定义	(48)
二、民用航空器与国家航空器	(50)
(一)国家航空器的法律地位	(50)

(二) 《国际民用航空公约》关于国家航空 器的定义及其理解.....	(51)
(三) 其他国际条约中的民用航空器和国家 航空器.....	(54)
三、航空器的国籍.....	(56)
(一) 航空器国籍制度的意义.....	(56)
(二) 航空器的登记制度.....	(58)
(三) 航空器的双重国籍问题.....	(61)
(四) 联合经营情况下航空器的国籍.....	(63)
第四章 国际航空运输的管理体制.....	(65)
一、国际航空运输与“营运权”.....	(65)
二、芝加哥会议与国际航空运输管理体制的确立.....	(69)
(一) 芝加哥会议关于国际航空运输管理体制 的争论.....	(69)
(二) 《国际航班过境协定》与《国际航空运 输协定》.....	(70)
(三) 1944 年芝加哥标准协定.....	(74)
(四) 芝加哥会议之后关于多边管理体制的 努力.....	(75)
三、百慕大协定与百慕大模式.....	(77)
(一) 百慕大协定的历史意义.....	(77)
(二) 百慕大协定的主要内容.....	(79)
(三) 百慕大协定 II.....	(85)
四、国际航空运输管理体制的自由化趋势.....	(86)
(一) 美国国内航空运输管理体制的“放松 管制”.....	(86)

(二) 美国“放松管制”政策的国际化	(88)
(三) 欧共体航空运输管理体制的一体化和 自由化	(91)
(四) 国际航空运输自由化趋势对中国的影响	(96)
第五章 国际航空运输责任的法律体系	(101)
一、国际航空运输责任及其调整方法	(102)
(一) 国际航空运输合同的法律特征	(102)
(二) 国际航空运输责任的性质	(105)
(三) 国际航空运输责任中的法律冲突及其解决 方法	(109)
二、华沙体制的历史演进	(117)
(一) 1929 年《华沙公约》的诞生及历史意义	(118)
(二) 1955 年《海牙议定书》	(122)
(三) 1961 年《瓜达拉哈拉公约》	(124)
(四) 1966 年《蒙特利尔协议》	(125)
(五) 1971 年《危地马拉城议定书》	(127)
(六) 1975 年四个《蒙特利尔议定书》	(128)
(七) 华沙体制的危机: 内部冲突与外部背离	(130)
三、1999 年《蒙特利尔公约》概说	(138)
(一) 华沙体制的现代化和一体化的成果 ——1999 年《蒙特利尔公约》	(138)
(二) 1999 年《蒙特利尔公约》的优先效力	(141)
四、国际航空运输责任的管辖权	(143)
(一) 国际航空运输责任的统一管辖权规则 的意义	(143)
(二) 对《华沙公约》第 28 条第 1 款的总体	

· 理解	(144)
· (三) 承运人住所地/承运人主要营业地/签订 合同的承运人营业机构所在地的法院 管辖权	(147)
· (四) 目的地点的法院管辖权	(150)
· (五) 1999 年《蒙特利尔公约》的“第五 种管辖权”	(152)
第六章 国际航空运输责任的构成要件	(156)
一、国际航空运输责任的适用范围——国际 运输	(157)
· (一) 国际运输的“商业性”	(157)
· (二) 国际运输的“国际性”	(159)
· (三) 连续运输	(161)
· (四) 不属于“国际运输”的情形	(163)
二、航空“事故”与“事件”	(165)
· (一) 旅客运输中的“事故”	(166)
· (二) 行李和货物运输中的“事件”	(171)
三、旅客、行李或货物的延误	(177)
· (一) “延误”的含义	(177)
· (二) “在航空运输过程中”的延误	(180)
四、国际航空运输责任的归责原则——从过 错推定到严格责任	(182)
· (一) 归责原则在国际航空运输责任制度中的 意义	(182)
· (二) 《华沙公约》的过错推定原则	(184)
· (三) 1999 年《蒙特利尔公约》中的严格	

责任与过错责任	(191)
五、承运人的免责事由	(197)
(一) 受害人过失	(198)
(二) 专门适用于货物、行李运输的免责事由	(200)
第七章 国际航空运输的损害赔偿与责任限制	(204)
一、承运人损害赔偿的范围	(205)
(一) 旅客的人身伤亡及精神损害赔偿问题	(205)
(二) 行李或货物的毁灭、遗失、损坏	(210)
(三) 延误造成的损失	(211)
二、国际航空运输中的惩罚性赔偿问题	(213)
三、国际航空运输的责任限制	(216)
(一) 《华沙公约》、《海牙议定书》的责任 限制制度	(217)
(二) 责任限制在国际航空运输中的意义	(219)
(三) 责任限制的“社会——经济分析”	(222)
(四) 1999 年《蒙特利尔公约》对责任限制 制度的新发展	(223)
四、责任限制的例外——承运人故意或轻率的 行为	(230)
(一) 《华沙公约》的“有意的不良行为”	(231)
(二) 《海牙议定书》的修订	(232)
(三) 《蒙特利尔公约》的新规定	(234)
第八章 航空犯罪与国际航空刑法	(236)
一、国际航空刑法的法律体系	(237)
(一) 1963 年《东京公约》	(238)
(二) 1970 年《海牙公约》	(241)

(三) 1971 年《蒙特利尔公约》	(246)
二、非法劫持或控制航空器	(249)
(一) 非法劫持或控制航空器的基本含义	(249)
(二) “在飞行中的航空器内”	(252)
(三) 非法劫持航空器罪与海盗罪的关系	(254)
三、危害民用航空安全的非法行为	(257)
(一) 危害民用航空安全的非法行为总述	(258)
(二) 各项非法行为的具体分析	(262)
(三) “在使用中”	(264)
第九章 国际航空犯罪的管辖与惩治	(267)
一、对国际航空犯罪的管辖权	(268)
(一) 管辖权的性质	(268)
(二) 管辖权的依据	(271)
二、缔约国的引渡义务	(284)
(一) “引渡条约中的一种可引渡的罪行”	(285)
(二) 条约前置原则时的引渡义务	(287)
(三) 非条约前置原则时的引渡义务	(289)
三、“或引渡或起诉”	(290)
(一) “或引渡或起诉”原则的意义	(291)
(二) “应无例外地”	(292)
(三) 关于缔约国的起诉义务	(293)
附录	
《统一国际航空运输某些规则的公约》	(297)
主要参考文献	(321)

第一章 国际航空法的特征与体系

一、航空法的名称与定义

“航空法”从其字面来看，我们可以简单地理解为是调整航空活动的法律部门。如果我们认为航空法是一个独立的法律部门，那么这一法律部门的独立性就在于它所调整的社会关系具有独特性。^① 这一独特性体现在：它是产生于某一种独特的经济活动——航空活动中的社会关系，而航空是航空器在大气空间所作的航行活动。当然，这些仅仅是我们对航空法的最直观的理解。

在西方的权威著作中，对于航空法有一个多

^① 在航空法是不是具有一套典型特征的规则的特殊法律领域的问题上存在很大争论。在立法模式上，目前意大利是唯一的将航空法与海洋法合并为一部法律的国家。参见[荷]迪德里克斯-弗斯霍尔著，赵维田译：《航空法简介》，中国对外翻译出版公司1987年版，第4页。

少可以得到普遍接受的共同表述方式：“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”。但是，在围绕着给航空法下一个令人满意的定义的问题上，学术界仍然存在着较大的意见分歧。^①可以说，学术界对航空法的定义存在分歧具有多重原因，例如：各人对航空法采用的名称不同；各人所理解的航空法的调整范围不同；各人所理解的航空法的渊源不同；各人所采用的定义方法不同等等。

在我国国际法教材中，“空气空间法”与“国际航空法”两个名称是相互通用的。在西方的学术著作中曾经使用过“空中飞行法”、“航行法”、“航空运输法”等名称。现在还有人使用“航天法”的名称。但是，学术界通用的名称是“航空法”（Air Law）。^②《布莱克法律词典》将“air law”定义为“法律尤其是国际法的一部分，与民用航空（aviation）相关”，由此可见，“air law”与“aviation law”是可以相互通用的。1944年《国际民用航空公约》（芝加哥公约）中的“航空”就是“aviation”。

上文所述的“航空运输法”显然是一个狭窄的定义，因为现有的航空公约所调整的范围并不仅仅限于航空运输，例如《国际民用航空公约》的最主要任务是确立空气空间的法律地位。我国教材中使用“空气空间法”这一名称的主要目的是为了将这一法律部门与“海洋法”、“外层空间法”等部门法相互对应，但是从严格意义上说，它与“航空法”不能完全等同。

① [荷] 迪德里克斯-弗斯霍尔著，赵维田译：《航空法简介》，中国对外翻译出版公司1987年版，第1页。

② [荷] 迪德里克斯-弗斯霍尔著，赵维田译：《航空法简介》，中国对外翻译出版公司1987年版，第1—2页。

虽然人们的航空活动是在空气空间中进行的，但是人们在空气空间中进行的活动并不限于航空活动。因此，我国有学者指出：航空法不包括规制无线电传播的法律规范。^①

综上所述，我们可以把航空法简单地定义为：“调整人们在空气空间中从事航空活动的法律规范的总称”。

二、航空法与国际航空法

航空法的法律渊源应当包括国内法和国际法两部分。但是，比较有意思的是，学术界对航空法与国际航空法两者之间并不进行明显的区分。这是由航空活动的国际性所决定的。特别对于国家领土幅员比较狭小的欧洲国家来说，航空活动主要就是国际航空活动，对于欧洲各国学者来说，至今仍然把航空法作为“国际航空法”的同义语。^②在这个意义上，航空法的主要渊源是国际法。如无特别说明，下文的“航空法”与“国际航空法”可以相互混用。

这里所说的“主要渊源”并不是从数量意义上而言的，而是强调国际法对于调整航空活动的重要性。正是由于航空活动具有较强的国际性，因此，对航空活动的调整不能仅仅依靠各国的国内法。可以想象：一国的国内法如果片面地扩大对于国际航空活动的管辖或者严格地限制国际航空运输业务的开展，都将对国际航空活动的进行造成障碍，并且不能得到其他国家

① 邵津主编：《国际法》（第二版），北京大学出版社、高等教育出版社 2005 年版，第 156 页。

② 赵维田：《国际航空法》，社会科学文献出版社 2000 年版，第 3 页。