

国际航空运输法律 制度研究

黄力华◎著



法律出版社
LAW PRESS CHINA

国际航空运输法律 制度研究

黄力华◎著



法律出版社
LAW PRESS CHINA

图书在版编目(CIP)数据

国际航空运输法律制度研究 / 黄力华著. —北京: 法律出版社, 2007. 7

ISBN 978-7-5036-7450-1

I. 国… II. 黄… III. 国际运输; 航空运输—国际法—研究 IV. D993.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2007)第 081439 号

© 法律出版社·中国

国际航空运输法律制度研究

黄力华 著

责任编辑 刘文科
装帧设计 李 瞻

开本 A5

版本 2007 年 7 月第 1 版

出版 法律出版社

总发行 中国法律图书有限公司

印刷 北京中科印刷有限公司

印张 8.75 字数 224 千

印次 2007 年 7 月第 1 次印刷

编辑 法学学术出版分社

经销 新华书店

责任印制 陶 松

法律出版社/北京市丰台区莲花池西里 7 号(100073)

电子邮件/info@lawpress.com.cn

网址/www.lawpress.com.cn

销售热线/010-63939792/9779

咨询电话/010-63939796

中国法律图书有限公司/北京市丰台区莲花池西里 7 号(100073)

全国各地中法图分、子公司电话:

第一法律书店/010-63939781/9782

重庆公司/023-65382816/2908

北京分公司/010-62534456

苏州公司/0512-65193110

西安分公司/029-85388843

上海公司/021-62071010/1636

深圳公司/0755-83072995

书号: ISBN 978-7-5036-7450-1

定价: 25.00 元

(如有缺页或倒装, 中国法律图书有限公司负责退换)

作者简介

黄力华，男，四川大学法学院副教授。1990年西南政法大学国际经济法硕士研究生毕业，获法学硕士学位。中国法学会及中国法学会航空法学会会员。近年来一直致力于国内及国际航空法理论问题研究，先后在《民商法论丛》、《现代法学》、《四川大学学报》、《中国民航学院学报》等刊物上发表有关航空法问题的论文十多篇，并著有《民用航空法学》专著一部。

目 录

第一部分 总 论 / 1

第一章 国际航空运输简述 / 3

第一节 航空史简介 / 3

第二节 调整国际航空运输的法律规范 / 6

第三节 与国际航空运输相关的国际组织 / 14

第四节 美国与国际航空运输的关系 / 22

第五节 中国与国际航空运输间的关系 / 26

第二章 国际航空运输法学及《华沙公约》、《蒙特利尔公约》简介 / 28

第一节 国际航空运输法学发展现状简介 / 28

第二节 国际航空运输法学的研究方向 / 31

第三节 《华沙公约》所调整的国际航空 运输 / 32

第四节 《华沙公约》的特点 / 39

第五节 国际航空运输法学的研究方法 / 44

第六节 《华沙公约》与《蒙特利尔公约》的关系 / 46

第七节 《华沙公约》、《蒙特利尔公约》与国内法之间的关系 / 49

第二部分 国际航空旅客运输 / 53

第三章 国际航空旅客运输综述 / 55

第一节 国际航空旅客运输简介 / 55

第二节 国际航空旅客运输中的旅客 / 57

第三节 国际航空旅客运输中的承运人 / 65

第四节 国际航空旅客运输中的行李 / 70

第四章 国际航空旅客运输承运人的责任制度 / 72

第一节 国际航空旅客运输承运人的责任问题 / 72

第二节 1929 年《华沙公约》下的承运人责任制度 / 74

第三节 1966 年《蒙特利尔协议书》(Montreal Agreement) 关于承运人责任的规定 / 77

第四节 1971 年《危地马拉城议定书》的责任制度 / 83

第五节 1975 年《蒙特利尔第 1、2、3、4 号议定书》的责任制度 / 85

第六节 双轨制/双梯度(Two Tiers System) 责任制度 / 86

第七节 1999 年《蒙特利尔公约》国际航空旅客运输承运人的责任制度 / 92

第八节 《华沙公约》与《蒙特利尔公约》并存期间国际航空旅客运输承运人责任制度 / 94

第九节 两个公约中关于承运人责任的特别规定 / 95

第五章 国际航空旅客运输中的事故 / 97

第一节 关于事故的一般定义 / 98

第二节 以往法院对事故的认定 / 101

第三节 塞克斯诉法国航空公司案与“三段式”标准 / 103

第四节	“三段式”标准对特殊的“事故”所造成损失的判断分析 / 107
第五节	“三段式”标准的局限性 / 109
第六章	国际航空旅客运输承运人的责任期间 / 115
第一节	公约的历史回顾 / 116
第二节	登机、离机操作过程的发展 / 117
第三节	《华沙公约》中“上、下航空器的操作过程”的界定 / 118
第四节	机场方面的法律地位与“三要件”标准 / 124
第五节	机场法律地位变化与承运人责任期间的假定 / 126
第六节	《蒙特利尔公约》关于承运人责任期间的变通性规定 / 129
第七节	新的伤害与责任期间之间的冲突 / 130
第七章	国际航空旅客运输中的损失 / 132
第一节	1929 年《华沙公约》中的损失 / 133
第二节	1971 年《危地马拉城议定书》对损失的修订 / 135
第三节	弗洛依德诉东方航空公司案所确立的原则 / 136
第四节	1999 年《蒙特利尔公约》所规定的损失 / 139
第五节	精神损害与损失 / 140
第六节	延误损失 / 143
第八章	国际航空旅客运输承运人赔偿限额及其他问题 / 144
第一节	“华沙公约体系”下的责任限额 / 144
第二节	承运人不受责任限额保护的情况 / 150
第三节	双轨制责任制度下承运人赔偿数额 / 153
第四节	《蒙特利尔公约》下承运人的赔偿数额 / 155
第五节	《蒙特利尔公约》无限额责任制度对国际航空旅客运输业的影响 / 156
第六节	承运人赔偿责任的性质问题及赔偿额的确定标准 / 157

第七节 旅客伤害的先行赔付问题 / 159

第九章 国际航空旅客运输中的客票及行李、行李票 / 160

第一节 客票的性质 / 160

第二节 客票记载事项 / 163

第三节 客票与承运人抗辩及责任限额问题 / 166

第四节 客票签发相关问题 / 168

第五节 国际航空旅客运输中的行李 / 171

第六节 随身携带行李 / 172

第七节 托运行李 / 174

第八节 承运人责任限额的突破及行李票 / 176

第十章 国际航空旅客运输承运人的抗辩问题 / 178

第一节 承运人对旅客人身伤害损失而产生的抗辩权 / 179

第二节 承运人对旅客随身携带行李损失的抗辩 / 183

第三节 承运人对托运行李的抗辩 / 185

第四节 承运人对旅客延误的抗辩权 / 186

第三部分 国际航空货物运输 / 187

第十一章 国际航空货物运输简介及承运人责任制度 / 189

第一节 国际航空货物运输简介 / 189

第二节 国际航空货物运输中的承运人、货物 / 191

第三节 “华沙公约体系”下国际航空货物运输承运人的责任 / 193

第四节 《蒙特利尔公约》关于国际航空货运承运人责任的
规定 / 196

第五节 国际航空货物运输承运人的责任期间 / 198

第十二章 国际航空货物运输的单据 / 200

第一节 空运单的性质 / 200

第二节	空运单之可转让性问题 / 207
第三节	空运单的签发 / 208
第四节	托运人和收货人的权利义务 / 209
第五节	空运单关于证据效力的特别规定 / 213
第十三章	国际航空运输中的损失及承运人责任限额制度 / 214
第一节	货物损失 / 215
第二节	损失的范围 / 217
第三节	“华沙公约体系”下承运人责任限额 / 219
第四节	《蒙特利尔公约》关于承运人责任限额的规定 / 220
第五节	承运人不受责任限额保护的情形 / 221
第十四章	空运单记载事项与记载错误、欠缺 / 224
第一节	《华沙公约》第 8 条规定的记载事项 / 224
第二节	空运单记载错误或欠缺 / 226
第三节	分析 / 238
第四节	《海牙议定书》关于空运单记载事项的规定 / 242
第五节	《蒙特利尔公约》关于空运单记载事项的规定 / 243
第十五章	国际航空货物运输承运人的抗辩 / 244
第一节	基于减免责任而行使的抗辩权 / 244
第二节	承运人享有的对空运单上所记载事项推定正确的 抗辩权 / 246
第三节	承运人对托运人行使合同变更权所致损失所享有的 抗辩权 / 247
第四节	承运人享受责任限额保护的抗辩权 / 247
第五节	《蒙特利尔公约》规定与《华沙公约》规定间的差异 / 248

第四部分 其他规定 / 251

第十六章 《华沙公约》及《蒙特利尔公约》关于管辖权的规定及其他问题 / 253

第一节 关于管辖的一般性规定 / 254

第二节 关于“第五管辖权”的争议 / 256

第三节 《蒙特利尔公约》所规定的管辖权 / 257

第四节 时效问题 / 260

第五节 国际航空运输纠纷的仲裁解决 / 261

第六节 关于向航空器制造人主张权利问题 / 262

参考书目 / 264

第一部分 总 论

第一章 国际航空运输简述

第一节 航空史简介

像鸟一样地飞翔一直都是人类的梦想。在世界各地出土的远古文物中,便已经有了鸟人的图形;而在世界各国的传说中,关于人类飞行的神话更是屡见不鲜。人类为了实现飞天的梦想,付出了沉重的代价。有人将鸟的羽毛粘在自己的身上,然后纵身从悬崖上跳下去;也有人将自己绑在一只巨大的风筝下面,希望借助风力飞上天空;而中国古代的万户则在椅子周围绑上“火箭”,希望能借助“火箭”的反作用力升空……然而在人们掌握基本航空理论及必要技术手段以前,人们是根本无法实现飞行梦想的。

18 世纪,法国人蒙哥尔费兄弟发明了热气球,并在用鸡、羊等动物进行试验后,首次进行了热气球的载人飞行。至此,人类终于实现了飞行的梦想。

由于受技术条件的限制,在热气球这种自身轻

于空气的航空器出现后很长一段时间内,航空工业的发展几乎处于停滞状态。热气球和氢气球仍主要用于冒险及娱乐等目的。

1903年,美国的莱特兄弟发明了世界上第一台自身重于空气的航空器——固定翼飞机,并顺利地完成了飞行。莱特兄弟的壮举拉开了人类征服空气空间的序幕。他们的发明在世界范围内掀起了飞机制造热潮,并极大地促进了世界各国航空业的发展。在此后的几年时间内,法国、英国、俄罗斯、巴西等国都出现了自己的航空器,而且性能都不断提高。1907年美国首次出现了利用航空器运载旅客的运输以及邮政运输。

第一次世界大战的爆发极大地促进了航空工业的发展。交战各国为了战胜对手,纷纷加大对航空工业的投入,该次战争也因此成为人类历史上首次立体作战方式。各种侦察机、战斗机、轰炸机纷纷投入使用。战争结束后,大批作战飞机被闲置,飞行员也处于失业状态。这种状况恰好刺激了民用航空运输的发展。1919年,随着法国巴黎至英国伦敦航线的建立,世界上第一条国际航线正式开通,国际航空运输的序幕就此拉开。

在第一次世界大战结束到第二次世界大战爆发以前这段时间内,民用航空有了一定的发展。航空器的运载能力及航程都有了一定的提高。随着新航空器的投入使用,人们也逐步增加了一些新的航线。第二次世界大战前,美国泛美航空公司已经开始使用能载客50人的“飞剪”号水上飞机开通美国至欧洲、亚洲的航线。但是由于当时的航空器载人数量有限,机票价格也居高不下,航空运输只是少数人才能享受的“贵族式”服务;加之技术条件仍然较低,安全保障相对薄弱,航空运输也还是一项风险较大的运输活动。

随着第二次世界大战的爆发,民用航空运输陷入了停顿状态。但出于军事上的需要,航空技术却得到了前所未有的发展。为了获得空中优势,同盟国及轴心国政府都投入大量的人力和物力来发展本国航空业,大量的新型航空器不断地投入使用。战争中的技术储备为战后的航空工业发展提供了必要的条件。此外,战争中的大规模航空运输行为

也使人们看到了航空运输的光明前景。例如,为了打破日本侵略者对中国战区的封锁,美国空军和中国航空公司共同开通了举世闻名的“驼峰航线”,将中国军民急需的作战物资从缅甸、印度源源不断地运往中国抗战大后方,为抗日战争的全面胜利创造了有利的条件。同时也证明了大规模航空运输的可行性。而在第二次世界大战结束后不久开始的“柏林空运”,则更显示出了航空运输的巨大潜力。

第二次世界大战刚一结束,战争中研发出来的涡轮喷气式发动机技术就迅速被投入民用航空工业。美国、英国、法国及前苏联都纷纷开发新的民用航空运输工具,并很快将“图-114”、“彗星”、“快帆”等著名机型投入使用。但是这些基于军用航空器而研制的客机的燃油消耗非常高,载客人数也相对有限,因而航空运输并未立即成为大众化的运输方式。随着美国波音公司研制的波音 707 型客机的投入使用,航空运输的成本终于得到了有效地控制,运费也迅速降至普通民众可以接受的水平。国际航空运输的黄金时代终于到来了。

目前,人们已经在航空领域取得了前所未有的进步。在航空器制造方面,这种进步表现得尤为突出:航空器的结构已由当初的木结构加帆布蒙皮变成了现今的轻合金加复合材料结构;航空动力也由最初的活塞式发动机加螺旋桨的方式变成现今的涡扇、桨扇发动机;航空器的操纵系统也由最初的机械操纵、钢绳操纵变成了现今的数字电传操纵;航空器的载客人数由最初的一人、数人变成了数百人,而且人们还具备了制造载客量超过千人的航空器的能力;航空器的飞行距离由最初的几百米变成了上万公里;飞行速度由每小时数十公里发展到超过音速的 2 倍。

莱特兄弟发明飞机后短短 100 年间,航空运输也极大地改变了我们的生活。由于航空运输的快捷性,使它在洲际运输、国际运输中已经完全取代了轮船运输和火车运输,同时它也使我们所居住的地球变成名副其实的“地球村”。美国在 20 世纪 90 年代初的“沙漠风暴”行动中,以及 2003 年的“伊拉克战争”中,都是在短短的一个月时间内将数十万人及装备从美国本土空运到中东。而这在海运时代是极本无法想象的。与

此同时,航空运输的快捷性也使“埃博拉病毒”、“马尔堡病毒”、“禽流感”以及“非典型肺炎(SARS)病毒”等烈性呼吸道传染病能够以前所未有的速度在全球蔓延。我们可以断言,航空运输给人类社会所带来的影响丝毫不亚于蒸汽机的发明。随着航空运输业的进一步发展,其重要性将日益显现出来。

第二节 调整国际航空运输的法律规范

一、有关国际航空运输的“公法”性质的法律规范

早在蒙哥尔费兄弟发明热气球以后,有识之士便认识到,应当及时地采取措施对航空活动加以调整,以免给他人造成不必要的损害。据史料考证,最早对航空活动进行行政干预的是巴黎警察当局,他们规定:驾驶热气球的人员必须执有相应的执照。同时警察当局还规定:在飞行过程中,飞行员不得向地面射击或投掷物品。

热气球技术从法国传到当时的普鲁士以后,又引发了对航空活动进行国际管制的争论。当普鲁士人驾驶的热气球突然飞临巴黎上空的时候,人们这才意识到自己头顶上的天空也同样是需要用法律规范来加以调整的。航空活动的出现,直接导致了国际公法上一个重要问题——领空问题的出现。1910年世界上几个发达国家在巴黎召开有关航空问题的国际会议,并制定了《国际民用航空公约》(1910年《巴黎公约》)。该公约第一次明确了国家对其领土、领水上方的空气空间——领空所享有的不可剥夺的权利。

1944年,第二次世界大战刚一结束,同盟国便在美国芝加哥召开有关国际航空的国际会议,会议讨论并通过了《国际民用航空公约》(1944年《芝加哥公约》),并根据公约的规定成立了负责国际民用航空的专门性国际组织——国际民用航空组织 ICAO (International Civil Aviation Organization)。迄今为止,《国际民用航空公约》及其三十余个附件仍然

发挥着重要的作用。

需要强调指出的是,在空间问题上,人们将空域分成了空气空间与外太空。从理论上讲,空气空间属于一国领空,而外太空则不受一国主权的影响。空气空间与外太空之间的差别在于是否存在空气。但是随着科学技术的不断发展,人们发现这一看似简单的问题变得越来越复杂。这是因为,人们在距海平面 200 公里的高度上发现稀薄的空气存在,而在更高的高度上还可以发现向外太空逃逸的空气分子;而另一方面,沿椭圆形轨道运行的极地人造卫星,其近地轨道距地而的高度甚至只有 100 公里。正是由于技术的、安全的原因,对于领空的上层边界问题,国际上至今仍无定论。当然,这一问题也会给国际航空运输带来一些麻烦。这是因为我们目前的航空运输行为都是在空气空间内进行的,随着高速飞行器的使用,飞行器在飞行过程中完全有可能进入外太空。如果我们不能很好地解决这一问题,势必会造成航空运输与航天运输之间的冲突。

二、有关国际航空运输的“私法”性质的法律规范

随着航空运输特别是国际航空活动的出现,各国法学家很快就认识到:由于国际航空运输活动带有极强的涉外因素,如果将其完全交由各国内国法来加以解决,必将会导致严重的法律冲突,甚至会给国际航空运输的发展带来灾难性的后果。有鉴于此,1925 年世界上主要工业国家的代表在法国巴黎召开了第一次国际航空运输私法大会。会议决定订立一个统一的国际公约来调整新出现的国际航空运输活动,会议同时决定设立一个常设性的“国际航空专家委员会”(CITEJA),由其具体负责编制公约草案。

1929 年,英、法等当时的航空发达国家在波兰首都华沙召开第二次国际航空运输私法会议,讨论“国际航空专家委员会”所编制的公约草案,美国以观察员的身份参加了会议。1929 年 10 月 12 日,《统一国际航空运输某些规则的国际公约》(《华沙公约》)正式获得通过。截至 2003 年,《华沙公约》的缔约国已多达 147 个,它成为世界上缔约国最多的私