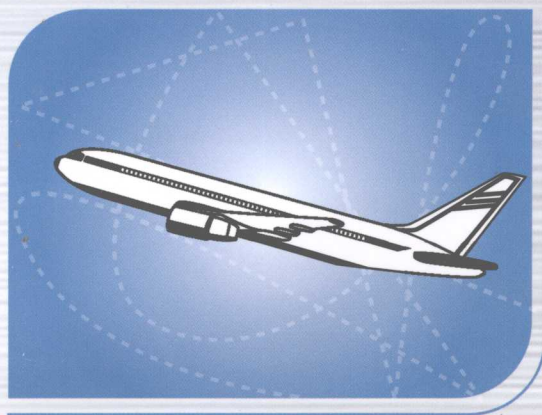


航空法学

贺富永◎著



國防工業出版社
National Defense Industry Press

航空法学

贺富永 著

国防工业出版社

·北京·

图书在版编目(CIP)数据

航空法学/贺富永著. —北京:国防工业出版社,
2008.7
ISBN 978-7-118-05679-2

I. 航... II. 贺... III. 航空法学—高等学校—教
材 IV. D993.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 075820 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 100044)

北京奥鑫印刷厂印刷

新华书店经售

*

开本 787×1092 1/16 印张 20 字数 496 千字

2008 年 7 月第 1 版第 1 次印刷 印数 1—4000 册 定价 30.00 元

(本书如有印装错误,我社负责调换)

国防书店: (010)68428422

发行邮购: (010)68414474

发行传真: (010)68411535

发行业务: (010)68472764

前 言

本书是编者在总结十余年航空法教学经验的基础上,结合法学专业和有关专业学生的知识水平特点,依据自己多年教案编写而成的。在这十余年期间,我国的航空运输业取得了举世瞩目的成就,航空运输业经历了发展和不断壮大的演进过程。我国航空管理体制也发生了巨大的变化。2002年民航总局六大航空集团公司的组成,标志着民航改革迈出了重要的、实质性的步伐。2004年机场属地化改革的完成,标志着国务院2002年6号文件(《国务院关于印发民航体制改革方案的通知》)规定的民航体制改革各项任务圆满完成。2007年民航新疆空管局的成立同时也标志着全国空管系统“政事分开、运行一体化”改革工作的圆满结束。同时,在这十余年间,国际航空运输也发生了巨大的变化,航空联盟数量的不断增加,代码共享、因特网和电子客票的迅猛发展,计算机定座系统的广泛采用,飞机租赁业务的大幅增长,信息产业的不断扩大,这些都标志着航空运输自由化已成为一种不可逆转的潮流。在航空运输自由化浪潮的冲击下,诸多法律问题已经凸现出来,形成了对传统航空法特别是公法的巨大冲击。如何结合我国国情,消化吸收国内外航空法理论,抓住21世纪头20年的战略机遇期,努力促进中国民航持续、快速、协调、健康发展,为实现中国由民航大国向民航强国的历史性跨越提供理论上的支持;为日益复杂的航空运输纠纷的顺利解决提供法律保障,是我们必须认真思考和对待的问题。“温故而知新”,通过比较分析国际航空法和我国航空法的发展轨迹,结合对特定时期相关国家航空运输法律制度的研习,我们基本上应该能够把握国际航空运输法律制度和我国航空运输法律制度的发展方向。

诚然,我国航空法学还处于初级发展阶段,本书主要还是以介绍和评析国际航空条约和相关国家航空法制度为主,诸多理论问题和一些重大实践问题尚待进一步的求索和探究。尽管编者尽了较大努力,但毕竟因资料的缺乏和编者水平的不足,难免会有错误、疏漏或不妥之处,恳请读者批评指正。

目 录

第一章 航空法学的基本理论	1
第一节 航空法的概念与调整对象	1
一、航空法的定义	1
二、航空法的分类	2
三、航空法的性质	3
四、航空法的调整对象	4
第二节 航空法的特征	4
一、国际性	5
二、兼有公法和私法	5
三、平时法	6
四、独立性	6
第三节 航空法的渊源	7
一、国内航空法的渊源	7
二、国际航空法的渊源	10
第四节 航空法的发展简史	13
一、一战前航空法的发展状况	13
二、一战结束到二战前:航空立法的统一和航空立法的活跃时期	14
三、二战后:航空法的不断成熟和完善时期	15
四、我国航空法的发展简史	16
第五节 航空法学及其研究方法	16
一、航空法学	16
二、航空法学的研究方法	17
思考题	19
第二章 空气空间法律制度	20
第一节 领空主权	20
一、空气空间的界限	20
二、领空主权原则的确立	21
三、领空主权的法律性质	23
四、领空主权的行使	25
第二节 空中航行法律制度	26
一、国际空中航行的法律基础	27
二、国际空中航行的权利	28
三、国际空中航行的一般规则和适用	34

第三节 国际空中航行管理体制	36
一、芝加哥会议形成的管理体制	37
二、国际航空运输管理体制的发展变化	37
思考题	46
第三章 航空器法律制度	47
第一节 概述	47
一、航空器的定义	47
二、航空器的分类及法律地位	47
第二节 民用航空器国籍	52
一、民用航空器国籍的概念和意义	52
二、民用航空器国籍的法律规定	54
三、民用航空器国籍原则的发展	58
四、航空器登记国的权利和义务	60
第三节 民用航空器权利	62
一、一般规定	62
二、民用航空器所有权	64
三、民用航空器抵押权	67
四、民用航空器优先权	68
五、民用航空器租赁	71
六、民用航空器权利登记制度	79
第四节 民用航空器适航管理	82
一、民用航空器适航管理的概念及特点	82
二、航空器适航管理的内容	83
三、违反适航管理规定的法律责任	87
第五节 搜寻援救和事故调查	88
一、航空器的搜寻援救	88
二、航空器的事故调查	90
第六节 对外国民用航空器的特别规定	92
一、外国民用航空器的概念	92
二、对外国民用航空器规定的法律基础	92
三、对外国民用航空器的特别规定	93
思考题	98
第四章 航空人员法律制度	99
第一节 一般规定	99
一、航空人员的概念和分类	99
二、航空人员资格与条件	100
三、航空人员的工作时限	107
四、航空人员法律责任	107
第二节 机组法律制度	109
一、机组的组成	109

二、机长的资格	109
三、机长的法律地位	112
思考题	116
第五章 机场法律制度	117
第一节 机场的概念和分类	117
一、机场的概念	117
二、机场的分类	117
三、适用机场的法律法规	118
四、机场的法律地位	119
第二节 机场建设和管理	121
一、机场的布局和建设规划的审批程序	121
二、机场建设的公告	122
三、机场的净空保护	123
四、机场许可证制度	124
五、对国际机场的特殊规定	129
六、其他规定	130
七、法律责任	130
思考题	130
第六章 空中交通服务法律制度	131
第一节 概述	131
一、空中交通服务的历史发展	131
二、空中交通服务的设立和提供	131
第二节 空中交通管制服务	134
一、空中交通管制服务的含义	134
二、空中交通管制服务的主体及其法律责任	135
第三节 空中交通服务中的军民航协调	137
一、国际航空公约的规定	137
二、国内航空法的规定	138
第四节 新航行系统及其法律问题	140
一、新航行系统的构成	140
二、新航行系统法律制度	142
思考题	149
第七章 航空运输合同	150
第一节 航空运输合同基本理论	150
一、航空运输合同的概念及分类	150
二、航空运输合同的一般效力	151
三、航空旅客运输合同	152
四、航空货物运输合同	153
五、航空运输合同的解释	155
六、航空运输凭证	156

第二节 公共航空运输企业	167
一、公共航空运输企业的概念	167
二、公共航空运输企业设立的条件	168
三、公共航空运输企业的设立程序和审批手续	168
四、公共航空运输企业的组织形式与组织机构	172
五、公共航空运输企业的运营管理	172
思考题	175
第八章 国际航空运输私法公约概述	176
第一节 1929 年《华沙公约》	176
一、制定原因	176
二、公约的主要内容	176
三、评价	179
第二节 《华沙公约》的修订文件	179
一、1955 年《海牙议定书》	179
二、1961 年《瓜达拉哈拉公约》	182
三、1966 年《蒙特利尔协议》	184
四、1971 年《危地马拉议定书》	187
五、1975 年四个蒙特利尔附加议定书	189
第三节 1999 年《蒙特利尔公约》	192
一、制定原因	193
二、1999 年《蒙特利尔公约》的对华沙体制的发展	197
三、评价	199
思考题	201
第九章 国际航空运输中承运人责任制度	202
第一节 国际航空运输的概念及其适用范围	202
一、国际航空运输的概念	202
二、国际航空运输的适用范围	203
第二节 航空承运人对旅客的责任	204
一、概述	204
二、国际航空旅客运输中承运人的责任	205
第三节 航空承运人对托运人及收货人的赔偿责任制度	218
一、托运行李或货物的损失	218
二、承运人的责任期间	219
三、承运人的责任性质:从推定过失到严格责任	221
四、承运人的免责事由	221
五、赔偿数额及异议期限	223
六、管辖法院	224
七、仲裁	224
第四节 航空运输延误及法律责任	224
一、延误的概念	224

二、延误的判断	225
三、归责原则	225
四、赔偿责任	226
第五节 实际承运人履行航空运输的特别规定	226
一、概述	226
二、实际承运人的概念	227
三、实际承运人履行航空运输的法律规定	229
思考题	232
第十章 国内航空运输中承运人责任制度	233
第一节 国内航空运输的概念和适用范围	233
一、国内航空运输的概念	233
二、国内航空运输的适用范围	233
第二节 承运人的责任构成	234
一、承运人承担责任的法理基础	234
二、承运人承担责任期间	235
三、承运人赔偿责任的范围	236
四、承运人责任的归责原则及免责事由	237
五、承运人的赔偿限额及例外	239
六、异议期限、管辖法院和诉讼时效	240
思考题	241
第十一章 对地面第三人损害的赔偿责任制度	242
第一节 概述	242
一、地面第三人的概念	242
二、对地面第三人损害的法律性质	243
三、对地面第三人侵权行为的构成要件	244
四、对地面第三人损害责任赔偿的法律基础	245
第二节 1952年《罗马公约》	247
一、《罗马公约》适用范围	247
二、《罗马公约》责任原则和责任范围	249
三、经营人责任的担保	253
四、程序规则和诉讼时效	255
五、《外国航空器对第三人造成损害的公约(草案)》中其他规定	256
六、《罗马公约》的历史意义及现代化	256
第三节 我国《民用航空法》的规定	258
一、适用范围	258
二、赔偿责任人	259
三、责任原则和责任范围	261
四、责任的保险或担保	261
五、诉讼时效	262
六、对地面第三人损害赔偿金的计算	262

思考题.....	263
第十二章 航空保险法律制度	264
第一节 航空保险基本理论.....	264
一、概述	264
二、航空保险的特征	264
三、航空保险的险种	265
四、航空保险的形式	269
第二节 航空保险赔偿与保险争议的解决.....	269
一、索赔	269
二、理赔	270
三、保险争议的解决	271
思考题.....	271
第十三章 国际航空刑事法律制度	272
第一节 概述.....	272
第二节 1963 年《东京公约》	272
一、1963 年《东京公约》制定历史背景	272
二、《东京公约》的适用范围	274
三、管辖权	274
四、航空器机长的权力	277
五、国家的权力和职责	279
六、非法劫机	280
七、引渡	280
八、争端的解决	280
第三节 1970 年《海牙公约》	280
一、公约的适用范围	281
二、劫机犯罪的定义	281
三、“或引渡或起诉”原则	282
四、管辖权	282
五、争端的解决	282
六、其他规定	283
七、简要评述	283
第四节 1971 年《蒙特利尔公约》	283
一、犯罪定义	283
二、适用范围	283
三、管辖权	284
四、或引渡或起诉	284
五、争端的解决	285
六、其他规定	285
思考题.....	285
第十四章 我国国内航空刑事法律制度	286

第一节 概述	286
第二节 危害民用航空安全的犯罪和刑罚	286
一、劫持航空器罪	286
二、暴力危及飞行安全罪	288
三、航空人员重大飞行事故罪	289
四、非法携带或托运违禁物品罪	290
五、违反危险品航空运输管理规定罪	291
六、在航空器上放置危险品罪	291
七、破坏航行设施罪	292
八、传递虚假情报扰乱正常飞行秩序罪	293
九、聚众扰乱民用机场秩序罪	294
十、民航主管机关工作人员渎职罪	294
思考题	295
第十五章 国际航空组织法律制度	296
第一节 国际民用航空组织	296
一、宗旨和目的	296
二、国际民用航空组织的法律能力、豁免和特权	297
三、国际民用航空组织的机构和权力	298
四、国际民用航空组织的成员	302
第二节 国际航空运输协会	304
一、宗旨和目的	304
二、成员	304
三、机构	305
四、主要工作	305
第三节 其他国际航空组织	306
一、国际机场理事会	306
二、航空公司驾驶员协会	307
三、欧洲民用航空会议(ECAC)	307
思考题	308
参考文献	309

第一章 航空法学的基本理论

第一节 航空法的概念与调整对象

航空法是20世纪初随着飞机的发明和航空科学技术的发展,而逐步形成的一门新兴法律。经过近一个世纪的发展,它已经形成了主要以民用航空活动为调整对象的一整套原则、规则和制度。特别是随着现代航空科学技术的发展,航空法随着人类极其广泛地利用航空而不断地发展。一个国家航空活动的发展状况,不仅是其国民经济发展水平的重要标志,也是其现代化程度的象征。当前,世界各国对本国航空资源的开发和利用,使得航空活动所涉及的社会关系变得越来越广泛和复杂。因此,加强航空法建设,不仅是规范各国国内航空活动的需要,而且也是进一步规范国际航空活动的迫切需要。

一、航空法的定义

航空法虽经历了近一个世纪的发展,但目前尚无统一定义,对其名称也没有统一规定。要准确地掌握航空法的定义,就要从航空法的研究对象即民用航空活动入手;研究航空法,也应当从“航空”这个现象入手,确定航空活动所能够产生的社会关系的范围。

(一) 航空活动的基本条件

航空,即“空中航行”,是指任何器械凭借空气的支撑力,在空气空间运行的活动。一般来说,要实施空中航行,应当具备以下几个方面的要素。首先,空中航行要有赖以活动的场所。这种场所就是空气空间,一般称之为空域。其次,空中航行要有适合于飞行的器械,即要有具有适航性的航空器。第三,空中航行要有合格的航空人员。最后,空中航行要有地面设施予以保障,诸如机场和空中交通管制、导航设施等,以确保航空器安全起飞、降落和飞行^①。只要具备这四个基本要素,人类才能将“航空”应用于人类物质生产活动。

(二) 航空法的定义

1909年法国人安德烈·亨利首先采用了法文的“LE DROIT AERIEN”这个名称,在法文中的意思就是航空法。后有学者采用“Aviation Law”或“Navigation Law”,有学者还干脆称之为“Air-aeronautical Law”^②。但世界大多数国家根据国际民用航空组织使用的术语,英文即“Air Law”。在理论学界一般将其名称界定为航空法。但在各国的立法实践中,名称有所差别,有些国家叫民用航空法,如我国;有些国家叫航空法,如美国、英国等。

国内外法学者都试图从不同角度对航空法进行定义。国外航空法学者如法国学者维斯舍尔认为,航空法是管理空域及其利用规则的总和。法国学者科库兹认为,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综合。意大利学者安伯罗西尼认为,航空法是研究空中

① 刘伟民.航空法教程.北京:中国法制出版社,2001:1.

② [加拿大]尼·迈特.航空—航行法论.1980:52.转引自刘伟民.航空法教程.北京:中国法制出版社,2001:2.

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。法国学者勒果夫认为,航空法是一套关于飞机、空中航行、航空商业运输,以及由国际国内空中航行所引起的,公法或私法的全部法律关系的国内国际规则。阿根廷著名航空法学者文斯卡拉达则定义为,航空法是一套支配由航空活动引起的或经其修改的制度与法律关系的,公法与私法、国际与国内的原则与规范。荷兰航空法专家迪德里克斯·弗斯霍尔把航空法定义为:管理空气空间的使用,并使航空公众和世界各国从中受益的一套规则^①。

我国学者也对航空法下过定义。如赵维田教授认为,航空法是一套调整人类航空空中各种法律关系的规则体系^②;刘伟民教授认为,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^③。

就国外学者的定义而言,有的定义过泛,有的则概括不全,都尽可能想把航空法的特征表述得清楚,但到目前为止,都难以如愿以偿。因此有些航空法的权威著作,回避了给航空法下一个综合性的定义,而只谈“航空法的性质”,如普通法系公认的肖克罗斯与博蒙特所著的《航空法》。

国内学者关于航空法的定义,赵维田教授更偏重于航空法的国际法性质;刘伟民教授的定义兼顾了航空公法和私法的性质,但更侧重于国内法性质。

由于航空活动有国内和国际之划分,航空法相应地应包括国际航空法和国内航空法,就其定义上也应当分别给予下定义。我们认为,国际航空法是指以跨国的航空运输为规范对象的国家与国家之间所形成的有拘束力的原则、规则和制度的总体。国内航空法是指国家制定的规定领空主权,管理空中航行和民用航空活动的法律规范的总称。

二、航空法的分类

航空法可以分为国内航空法和国际航空法。之所以把航空法划分为国内航空法和国际航空法,是由于它们分属于不同的法律体系。国内航空法是国家的一个重要法律部门,它涉及国家领空主权的宣告以及对本国空域的管理制度,规范民用航空行政管理行为,调整航空活动所产生的民商事法律关系,同时还涉及采用刑法手段来保护民用航空的安全问题。国际航空法是国际空间法的一个分支,也是国际法的重要组成部分,它主要是宣告了领空主权的原则,调整国家之间开展航空活动所产生的拘束力的原则、规则和制度的总体。有些学者将航空法单纯地列为国际法的组成部分,或者单纯地将其列为国内法的一部分,这些情形都混淆了国内法和国际法的界限。

我们认为国际航空法和国内航空法在性质、调整对象、适用范围等方面都存在区别。

第一,两者各有不同的主体和调整对象。两者所调整和规范的关系不一样,国内航空法调整的是本国统治下的国内法主体之间的关系,而国际航空法调整的是国家之间、国际社会成员之间的关系。

第二,两者的渊源不同。国内航空法的渊源是本国有权机关所制定的法律、法规等,而国际航空法的渊源则是国际社会形成的习惯和国际社会成员所缔约的条约,特别是造法性的条约。

① [荷兰]迪德里克斯·弗斯霍尔.航空法简介.赵维田译.北京:中国对外翻译出版公司,1987:1.

② 赵维田.国际航空法.北京:社会科学出版社,2000:2.

③ 刘伟民.航空法教程.北京:中国法制出版社,2001:5.

第三,就两者的法律实质而言,国内航空法主要是国家对其统治范围内的国内法主体的法律,而国际航空法则不是在各主权国家之上的权力(对国家的法律),而是各主权国家之间的法律。

国内航空法和国际航空法分别属于两个不同的法律体系,因此,国际航空法无论是总体还是部分,它本身是不能成为国内航空法的一部分的。国内航空法也不是国际航空法的组成部分。国内航空法没有权力变更或创制国际航空法的规则,国际航空法也绝对没有权力变更或者创立国内航空法的规则。国际航空法只有根据国内航空法中所形成的程序或者规则(包括成文的或习惯的),才能在国内具有效力。

三、航空法的性质

航空法的性质是理解和运用航空法的基础。《现代汉语词典》上对“性质”的解释为:一种事物区别于其他事物的根本属性。据此,我们认为,航空法的性质是指航空法的基本属性,而航空法基本属性主要表现在航空法是属于公法还是私法、国际法还是国内法的问题上。

由于航空法分为国际航空法和国内航空法两大部分,两者分属于不同的法律体系,因此,在讨论航空法的性质时也应当将两者分别进行论述。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、国家和其他国际法主体的关系、国籍、私法的统一以及冲突法的许多问题等。”^①可见,国际航空法是国际公法和国际私法的结合体。其目的是提供一个国际民用航空的国际管理体系,并且消除各国国内航空法的冲突和矛盾。可是,从实践中可以看出,国际航空法没有消除各国国内航空法之间的所有冲突。并不是所有国家都参加统一这些法律的多边协定,并不是所有问题都是国际协定的主题,各国不能总是保证他们的国内航空法符合国际标准和建议措施。但由于航空活动具有天然国际性,在国际民用航空方面的合作对各国相互有利。

就国内航空法而言,有些国家直接将参加或缔结的国际航空条约在国内适用,有些国家将国际航空条约通过转化在国内适用,还有些国家借鉴国际航空条约的规定结合本国的实际情况来制定本国的国内航空法。这些国内航空法显然兼有公法和私法的特征。因此,国内航空法既有公法性质,也有私法属性,是公法与私法的结合体。

航空法特别是发达国家的航空法成为独立的法律部门,已经有多年的历史了。随着我国航空事业的迅速发展和航空立法的不断完善,我国航空法作为一个独立的法律部门的条件已基本成熟,同时已形成了自己的法律体系。不能因为航空法是边缘性法律,航空法学是边缘性法学,而否认其作为一个独立的法律部门或部门法学的地位。虽然航空法与民法、商法及国际经济法、国际法、刑法以及行政法等存在交叉,在法律属性上存在重叠和异化,但谁也无法完全包容谁。

对于航空法是国内法还是国际法的问题。目前,我国出版的国际法教材和著作中,基本上都将航空法单独作为一章或将其放入空间法中作为其一个组成部分。从国外学者的航空法著作来看,也基本上将航空法作为国际法的一个组成部分。我们认为,国际航空法属于国际法的范畴,这一点没有异议。而国内航空法作为主权国家制定的法律、法规或规章,无论其内容涉及多少条文是关于涉外法律关系的调整的,也不论其采纳了多少国际公约的具体规定,都不影响其作为国内法的属性。因此,航空法既有规范主权国家之间的法律(即国际航空法),也有主

^① [英]彼得·马丁,等修订.肖克罗斯和博蒙特航空法.徐克继摘译.北京:法律出版社,1987:10.

权国家自己制定的国内航空法。它是国际法和国内法的有机统一体。

总之,航空法在性质上兼顾公法和私法属性,是国际法和国内法的有机统一体。

四、航空法的调整对象

法律的调整对象是指某一法律部门所调整的特定社会关系,它是划分法律部门的基本依据和出发点。不同的法律部门有不同的调整对象。航空法应以哪些社会关系为其调整对象,人们颇有争议。但从上述航空法的定义和性质的表述中可以看出,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。同时从现存的国际航空条约和国内航空法的规定来看,无论是国内航空法还是国际航空法,都是以民用航空活动所产生的社会关系作为其主要调整对象。

(一) 国际航空法的调整对象

国际航空法主要调整国家之间民用航空运输的社会关系。其调整的社会关系之一是主权国家之间的“航空公法关系”,包括领空主权、航空器国籍、空中航行的权利以及航空安全等社会关系。如1944年签订的《芝加哥公约》是为了使国际航空活动安全 and 有序地运行而缔结的;1963年《东京公约》、1970年《海牙公约》和1971年《蒙特利尔公约》就是为保障国际航空运输的安全而签订的。其调整对象之二主要是为统一各国国内航空私法的规定而缔结的国际航空私法公约,主要包括航空旅客运输、航空货物运输、航空保险以及航空器侵权等社会关系。如1929年在华沙签订的《统一国际航空运输某些规则的公约》及后来的修订文件、1999年《统一国际航空运输某些规则的公约》都是为统一国际航空运输损害赔偿制度而签订的;1952年《罗马公约》主要为统一飞行中民用航空器对地(水)面第三人损害赔偿而订立的。

从目前现存国际航空条约的相关规定来看,明确规定适用于民用航空活动,而不适用于“军事、海关或警察用的航空器”。如1944年《芝加哥公约》第3条第1款和第2款规定:“一、本公约仅适用于民用航空器,不适用于国家航空器。二、用于军事、海关和警察部门的航空器,应认为是国家航空器。”1963年《东京公约》、1970年《海牙公约》和1971年《蒙特利尔公约》均规定,不适用军事、海关和警察用的航空器。1929年在《华沙公约》及修订文件和1999年《统一国际航空运输某些规则的公约》的民用性也非常明显。1952年《罗马公约》第26条规定:“本公约不适用于供军事、海关或警察用的航空器所造成的损害。”可见,国际航空法主要是调整国家之间民事航空运输所产生的各种社会关系。

(二) 国内航空法的调整对象

国内航空法主要调整国内民用航空运输活动所产生的社会关系。这些社会关系主要包括航空民事关系、航空行政关系、航空刑事关系等。航空民事关系主要围绕着航空旅客运输、航空货物运输以及航空保险等关系;还包括航空器权利,即航空器所有权、抵押权和优先权及这些权利产生时航空器的所有权人、经营人与各债权人,或者法院或仲裁机构之间等社会关系。航空行政关系主要包括航空当局在航空运输中的地位、作用等和航空器制造商、所有人、经营人等之间的关系,主要表现为国家行政机关与航空组织之间的行政法律关系。航空刑事关系主要围绕着保障民用航空运输过程中对航空犯罪的惩治与预防等社会关系。

第二节 航空法的特征

无论是国内航空法还是国际航空法,都是以民用航空活动作为其调整对象。由于航空法

调整对象的特殊性,即民用航空活动,因此和其他法律相比较,无论是国际航空法还是国内航空法,均具有以下几个方面的特点。

一、国际性

航空法的国际性,首先是由航空活动的国际性所决定的;其次,国际航空法是适用于国家之间的法律,其国际性显而易见;最后,国内航空法的国际性,不仅表现为其在订立时吸收大量国际航空法的内容,还表现为其具有一定的域外效力。

第一,航空法的国际性,是航空活动的国际性所决定的。航空活动发源于欧洲,欧洲地区中小国家很多,航空器(特别是飞机)在短时间内就可以穿越几个国家。欧洲国家过去主要将飞机用于国际航行。故航空立法从一开始就是作为国际法的一个组成部分而存在。对欧洲各国学者而言,至今仍把航空法当作国际航空法的同义语。特别是随着世界航空运输的相互依赖和相互合作的不断发展以及多国航空公司的建立,航空运输国际化的特点更明显。

第二,就国际航空法而言,其国际性是显而易见的。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年成立“国际民用航空组织”,这些组织在统一国际航空法律规范方面做了大量工作,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。对于疆域辽阔的国家而言,国内活动虽然具有重要价值,但是国家之间也要加强国际合作,如制止航空犯罪方面,必然要求助于国际立法。

第三,就国内航空法来说,还表现在国内航空法具有一定的域外效力。这主要表现在以下两个方面。一是国内法可以延伸到适用于在域外飞行的本国航空器内的犯罪和其他某些行为,如我国《刑法》第6条第2款规定,凡是在中华人民共和国船舶或者航空器内犯罪,也适用本法。1998年6月最高人民法院对此的司法解释为,在中华人民共和国领域外的中国航空器内犯罪的,由犯罪发生后该航空器在中国最初降落地的人民法院管辖。这在1963年的《东京公约》中已有明确规定。二是本国法对于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。如我国《民用航空法》第16条规定,“外国人经营的外国民用航空器,在中华人民共和国境内从事民用航空活动,适用本章规定,本章没有规定的,适用本法其他有关规定。”

尽管由于各国的法律制度不同,各国国内航空法的形式有所差异,但就其国内立法的内容而言,可以说在某种程度上是大同小异。国内航空法的许多法律规范往往是直接来源于国际航空法。如我国民用航空法就是一个明显的例子。其原因有两个。一是其历史原因,因为航空法的发展史表明:“在航空法中,外交条约优先于国内法,因为航空运输一问世就成了国际运输。”^①二是航空活动的国际性,也决定了国内航空法应尽可能地和国际航空法律规范相一致。尽管国内航空法和国际航空法有如此紧密的联系,但是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限。

二、兼有公法和私法

无论是国内航空法还是国际航空法,都兼有公法和私法的特征。这是因为现代航空活动是一个系统工程,涉及多方面的因素,如主权、管辖权、国籍、国家之间与国际实体之间的关系,

^① 刘伟民.航空法教程.北京:中国法制出版社,2001:15.

统一私法规则及许多法律冲突问题等,决定了无论是国内航空立法还是国际航空立法都兼顾公法和私法规定。

就国内航空法而言,管理航空活动的法律规范,宏观调控航空运输市场和航空作业市场的法律,关于航空运输合同的法律规范,规范承运人责任制度的法律规范,航空保险的法律规范,侵权行为的法律规范以及对航空领域的犯罪和刑罚,这些和民用航空活动相关的法律、法规,有些属于私法范畴,有些带有公法性质,有些兼有公法和私法的属性。所以就国内航空法而言,它兼有公法和私法的属性。

作为国际法组成部分的国际航空法,也具有与传统国际法不同的特点,传统的国际法指的是航空公法。而就“国际私法”而言,传统上称作“法律冲突法”,也是一国国内法中的涉外民法。从这个意义上说,它既非“国际”(国家之间)的,也不是“私人”的。当然,根据客观发展的实践,现在已趋向对国际法做出具有新含义更宽的解释,即对于通过国际条约各国承担在私法某些领域中实行统一的规则,特别是近年来,各国在国际私法领域缔结了大量的国际条约,同时各国因采取共同的法律冲突解决原则、规则而形成的国际习惯也大量存在,使得这部分的国际私法具有了国际法的性质^①。就国际航空活动而言,首先要解决的是公法问题,诸如主权、领土、国家关系等。1919年《巴黎空中航行管理公约》和取代它的现行的1944年《芝加哥公约》就是为解决国际航空法中遇到的公法问题而缔结的。后来为制止航空犯罪而制定的1963年《东京公约》、1970年《海牙公约》和1971年的《蒙特利尔公约》,亦属于公法性质。在国际航空私法领域,不论是财产权利、合同法还是侵权行为法,各国间的法律规则的差别与冲突如丛生荆棘,采取统一原则和规则是国际航空运输的必要的前提条件。1929年在华沙签订的《统一国际航空运输某些规则的公约》,就是对国际航空运输民事损害赔偿实行统一规则的典范,一直是国际航空法的基本组成部分。1999年签订于蒙特利尔的已于2003年生效的《统一国际航空运输某些规则的公约》,被称为是国际航空运输一体化和现代化的国际公约,又重新对国际航空私法实行了新的统一的规则,这些公约都是私法领域的公约。但它们却是以国家的名义参加的,被烙上了国际法的烙印。所以,就国际航空法而言,它也兼有公法和私法的特征。

三、平时法

航空器的作用是多方面的,它既可以在和平时期用作客、货运输的工具,又可以在战时作为武器和运载军事物资与人员的器械。从第一个气球起飞开始,人们就非常清楚地认识到这种器械不可能仅仅用于民用的运输目的,而且可能用于军事目的,随后气球的优势在很短的时间内就被军事力量发现了^②。在航空法的历史发展中,国际社会已经将战争时期用作武器和军事目的的一套规则纳入到战争法,如1899年和1907年海牙宣言和规则中都对空战有若干专门的规则。现代航空法的发展更注重规范发展民用航空活动。如1944年《芝加哥公约》第89条规定:“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,并将此通知理事会,上述原则同样适用。”

四、独立性

关于航空法是否具有独立性的问题,是否能作为一个独立的法律部门,学者们论述不一,

^① 程晓霞. 国际法. 北京:中国人民大学出版社,2005:2.

^② 1794年第一个用于军事目的的气球(侦察,搜索,勘测)帮助法国取得了与奥地利联盟和德国的军队的胜利。See Fulgence Marin, Wonderful Balloon Ascents, p. 211(1870).