



BOSHI WENKU
〔法学·国际法学〕

航权交换研究

A Study on the Exchange of Traffic Rights

董 箫 著

知识产权出版社

航权交换研究

A Study on the Exchange of Traffic Rights

董箫 著

D993.4

D746

知识产权出版社

内容提要

本书以对航权的国际法基础的探讨为研究进路,尝试对国际航空运输领域与航权交换有关的法律问题作一系统研究。作者对各种航权交换模式进行了阐述,并分析了美国“开放天空”政策以及WTO法律制度对航权交换制度的影响,最后回顾了我国开展航权交换活动的历史,对我国在开展航权交换活动中应当注意的法律问题提出了看法和建议。

责任编辑:汤腊冬

责任校对:董志英

执行编辑:王金之

责任出版:卢运霞

图书在版编目(CIP)数据

航权交换研究/董箫著. —北京:知识产权出版社,
2010.1

ISBN 978 - 7 - 80247 - 556 - 4

I. 航… II. 董… III. 航空运输 - 交通运输
管理 - 国际法 - 研究 IV. D996

中国版本图书馆CIP数据核字(2009)第180987号

航权交换研究

HANGQUAN JIAOHUAN YANJIU

董箫著

出版发行:知识产权出版社

社址:北京市海淀区马甸南村1号

邮编:100088

网 址: <http://www.ipph.cn>

邮 箱:bjb@cnipr.com

发行电话:010-82000860 转 8105/8150

传 真:010-8200893 82005070

责编电话:010-82000889 82000860 转 8108

责编邮箱: tangladong@cnipr.com

印 刷:知识产权出版社电子印制中心

经 销:新华书店及相关销售网点

开 本:880mm×1230mm 1/32

印 张:9.25

版 次:2010年1月第1版

印 次:2010年1月第1次印刷

字 数:234千字

定 价:25.00元

ISBN 978 - 7 - 80247 - 556 - 4/D · 874(2697)

出版权专有 侵权必究

如有印装质量问题,本社负责调换。

序 言

《航权交换研究》是一篇优秀的博士学位论文，也是国家民航总局国际航空法研究项目的一项重要成果。现经作者整理修改、充实完善后付梓出版，很有意义，值得祝贺。

国际航空法是国际法的组成部分。它是规定领空主权、空中航行管理和民用航空活动的法律规范的总称。从《华沙公约》开始形成了国际航空法的私法体系，《芝加哥公约》则是国际航空法公法体系的基石。值得注意的是，2005年7月31日起，《统一国际航空运输某些规则的公约》（简称《蒙特利尔公约》）在我国正式生效，这是增进国际航空运输某些规则的一致化和法典化，获得公平的利益平衡的最适当方法。随着航空法的发展，其内容也有所扩展，主要包括：航空运输法律制度、空气空间的法律地位、空中航行的法律制度、国际航空安全的法律制度等。航空法是20世纪的产物。从20世纪70年代中期到80年代，除了在双边航空协定方面出现若干新的发展以外，国际航空法似乎又进入了一个相对稳定或停滞的阶段。从20世纪90年代开始，航空立法领域再度活跃起来。如1999年5月28日，由国际民用航空组织主持召开的航空法国际会议又通过了1999年《蒙特利尔公约》，新公约制定了新的赔偿责任制度和责任限额，在承运人和消费者利益平衡的基础上着重保护消费者利益。它将取代现行的“华沙体制”，从而使国际航空运输法律制度实现了质的飞跃；但是，人们要对传统规则进行大的变更，则尚待时日。

进入21世纪，航空运输事业也进入一个全新的时代。这也给民航业带来了更为广阔的市场——全球市场。高科技应用



于航空运输、航空联盟与兼并、天空开放、代码共享等，使得天空异彩纷呈。就民用航空而言，它主要是一种经济活动，航空科学技术、航空企业以及为航空业服务的有关经济部门等，成为国家经济结构中的重要门类，这必然要求建立与之相适应的法律制度，以保障并促进航空事业的发展。

应当指出，1919年《巴黎公约》在国际法上确认了领空主权原则，领空成为一国领土不可分割的组成部分。一国有权禁止外国飞机进入其领空，或依一定条件准许其通过。对擅自飞越他国领空的外国飞机，领空国有权采取必要的强制措施，以捍卫其领空主权。

然而，随着航空运输的发展，空中竞争也日益激烈。美国和欧洲率先提出“开放天空”的政策和建议。所谓“开放天空”，主要是指欧盟与美国相互开放航线，允许对方的航空公司利用本方的领空。然而，“开放天空”实际上有两种情况。其一，《开放天空条约》，于1992年签署，现有30多个签约国。《开放天空条约》是一项旨在加强各缔约国之间军事领域内的相互信任、增加军事活动透明度的条约。它同各国之间开放民用航线无关。目前，美国、加拿大、俄罗斯以及其他27个欧洲国家都是该条约的缔约国。条约规定，缔约国中的任何一方只要对其他缔约国的军事力量及其活动感兴趣，就可以派出侦察机进行航空侦察和拍摄；签约国之间可以进行空中侦察，以检查各方执行国际武器控制条约的情况，并提高各国在军事领域的互信和透明度。其二，“开放天空”航空运输政策。这种所谓“开放天空”，是指双方相互开放国内航空市场，旨在国家间相互开放航线，允许对方的航空公司利用本国的领空资源。欧盟和美国自2008年3月30日开始相互“开放天空”，意味着一个横跨大西洋的航空大市场就此诞生，而欧美航空企业将面临更加激烈的竞争。

我们现在讨论的主题或《航权交换研究》一书的主题则主



要是“开放天空”航空运输政策。这是互为开放的国家间协商达成协议，是国家行使领土主权，而不是限制主权。“开放天空”亦即开放航权，开放程度便是几种航权的开放和均衡。所涉航权有8种，即第一航权：领空飞越权；第二航权：技术降落权；第三航权：目的地下客权；第四航权：目的地地上客权；第五航权：中间点权或延远权；第六航权：桥梁权；第七航权：完全第三国运输权；第八航权：国内运输权。

中国内地和香港在与外国商谈新的航空协议时，倾向于“开放天空”，允许大幅度增加航班，特别是对一些周边的友好国家，可以达致不限制地点和航班数量开办航线。内地和香港的“开放天空”政策之宽松尺度，可以说是当今世界之最了。但是美国仍然在催促中国进一步“开放天空”，期望通过定期举行的中美航空会谈增加航班数量。但是，由于我国航空运输业正处于过渡期，近几年每年净增130多架飞机，需要消化，而民航可用空域资源严重短缺，主要机场起降时刻全面紧张，中方需要在保障安全的基础上，综合考虑和平衡基础设施、人力资源、管理水平等薄弱环节，因此双方谈判签署“天空开放”协定的时机尚不成熟。不过中方有意愿在双方机会均等、互利共赢的基础上，继续扩大中美航空运输市场准入；双方也同意继续磋商。

近年来我国的民用航空事业有了飞速发展。经过20年的改革，中国航空运输业和民航体制发生了重大变化，取得了明显的成效。1955年我国通过了《中华人民共和国航空法》及相关法规；目前我国已经签署、批准了20多个国际公约和议定书，与87个国家签订了双边航空协定，初步形成了我国的民用航空法律体系。但是，面对经济全球化的浪潮，“开放天空”、对航空法进行变革已是刻不容缓。这需要我们加强对航空法的方方面面进行研究和探索，加强立法，以促进我国航空事业的发展，进一步维护我国的权益。

董箫博士《航权交换研究》一书正是他在这方面潜心研究的重要成果，有所创新，值得赞赏。他尝试对国际航空运输领域与航权交换有关的法律问题作一系统研究。以对航权的国际法基础的探讨为研究进路，通过对 1944 年芝加哥会议以来各种航权交换模式的阐述，提炼出航权交换活动中所体现的国际法原则。作者结合 20 世纪 70 年代末以来美欧实施航空运输业自由化改革的法律背景，对美国试图在全球推行的“开放天空”政策对航权交换制度的影响进行了分析。同时，他注意到 WTO 法律制度对航空运输业的影响，特别是 GATS《航空运输服务附件》对航空运输业的渗透，本书对建立航权交换多边法律体制的可行性进行了颇为深入的探讨。最后他在总结本项研究成果结论的基础上，回顾了我国开展航权交换活动的历史，对近年来我国推动“航权开放”所取得的最新进展从法律角度给予了评述，进而针对我国在开展航权交换活动中所应遵循的法律原则和应当注意的法律问题提出了看法和建议。本书指出，领空主权原则是航权交换活动的国际法基石；航权是国家主权的重要内容，只有国家才能作为航权交换的法律主体；《芝加哥公约》确立的航权交换双边法律体制历 60 载而不衰，但面临改革需要；“开放天空”模式不具备广泛的国际认可性，但是对其影响必须给予高度重视；航权交换国际多边法律体制正在起步和发展中，应当给予密切关注。他同时建议国家须坚持领空主权原则，实行自主、对等的航权交换政策；转换政府角色，放松对空运企业的政府管制；根据 WTO 规则，制定和修订与我国航空业发展相关的法律法规；根据我国国情，采取逐步和渐进自由化的指导方针及建立合理的航权分配制度等。这些中肯的建议都是值得注意的，且应务必加以考虑。但是，除此之外还存在不少其他问题，特别是国际航空运输领域的法律秩序问题，需要我们去大力研究，要有所发现，有所进展。

本书立意高深，意义重大，开拓创新，独树一帜，值得一



读，开卷有益；但是，书中也有不足之处，笔者坦言直陈，希望作者和读者皆能百尺竿头，更进一步。

是为序。

周忠海教授

2009年9月19日

于锦秋家园

摘 要

本书尝试对国际航空运输领域与航权交换有关的法律问题做一系统研究。本书以对航权的国际法基础的探讨作为研究进路,通过对 1944 年芝加哥会议以来的各种航权交换模式的阐述,提炼出航权交换活动中所体现的国际法原则。进而结合 20 世纪 70 年代末以来美欧实施航空运输业自由化改革的法律背景,对美国试图在全球推行的“开放天空”政策对航权交换制度的影响进行了分析。同时,注意到世界贸易组织(World Trade Organization,以下简称 WTO)法律制度对航空运输业的影响,特别是《服务贸易总协定》(General Agreements on Trade of Services,以下简称 GATS)项下的《航空运输服务附件》对航空运输业的渗透,本书对建立航权交换多边法律体制的可行性进行了探讨。最后,在总结本项研究成果结论的基础上,回顾了我国开展航权交换活动的历史,对近年来我国推动“航权开放”所取得的最新进展从法律角度给予了评述,进而对我国在开展航权交换活动中所应遵循的法律原则和应当注意的法律问题提出了看法和建议。

本书分为引言和正文两大部分;正文部分共分为六章。

第一章对航权的一般性法律问题进行了研究,分四个部分对航权的法律基础、表现形式、主要内容和航权交换法律体制的历史演进进行了概述。作为本章的研究重点,该章第一节从第一次世界大战以来各种国际会议达成协议的情况、各国在有关航权交换的外交实践中的态度和立场入手,以 1944 年《芝加哥公约》为依托,对航权的国际法属性进行了深入探究,阐明了本书的观点,即领空主权已经成为了一项习惯国际法规则,是航权法律概念产生的基础;航权是国家主权的一部分,是国家主权在经济领域,

具体而言,在国际民用航空运输领域的体现,因此航权的行使主体只能是主权国家,航空企业等其他主体只是具体航空协定的执行者。继而从领空主权的垂直边界的确定标准难以统一,1982年《联合国海洋法公约》的签署和生效所带来的毗连区和专属经济区之上空气空间法律地位的相对不稳定、对领土定义条款的挑战、公海上人工岛屿机场的使用问题以及某些国家在公海上空建立“防空识别区”的做法对公海上空的法律地位产生的影响等方面,讨论了领空主权原则尚待进一步探讨和解决的问题;从主权、经济权利与航权的关系,对航权所具备的经济属性进行了讨论,阐明了领空主权原则是侧重于政治及国家安全角度而言,而航权作为国家主权在经济领域的重要组成部分,则是在航空法新的发展形势下,侧重于民用航空业对一国的经济价值而言。

本章从第二节开始,对航权的表现形式(五种自由说和九种自由说)、航权行使的主要内容(航线、运价的概念和三种确定模式、运力的概念和三种确定模式以及航权的辅助性权利等)做了系统介绍,并且对航权交换法律体制的演进历史进行了初步梳理,包括芝加哥会议期间由于美英两国“航空自由论”和“航空秩序论”的针锋相对导致该会议试图通过《国际航班过境协定》与《国际航空运输协定》建立航权交换多边法律体制努力的失败;芝加哥会议之后航权交换双边法律体制在数量上的迅速发展,以及从芝加哥标准式、预先确定式、百慕大模式I、百慕大模式II、自由模式到“开放天空”协议等多种模式的演进;国际社会目前建立航权交换多边法律体制的努力例如地区性安排和诸边安排、GATS《航空运输服务附件》在航空运输领域的涉足等具体内容。

第二章对航权交换活动中所遵循的法律原则进行了归纳和阐述。本章第一节主要对航权交换所遵循的基本法律原则,即尊重国家领空主权原则和条约信守原则所体现的国际法特质进行了深层剖析。国家领空主权原则是国际航空法的基石,因此国家领空

主权原则便成为航权交换活动中应该遵循的首要原则,即使是与航权交换活动密切相关但在某种程度上存有争议或疑问的几个问题,如航权交换中不定期飞行与国家领空主权的关系、“航空自由”、“开放天空”与国家主权的关系以及国内载运权与国家主权的关系也都毫无例外地遵循与体现了这一原则。航权交换主要是通过国家之间缔结双边或多边航权交换协定的方式来实现的,因此航权交换活动毫无疑问应当遵循国际条约法的基本原则——条约信守原则,本章第一节除对这两项基本原则在航权交换领域的适用予以充分肯定外,还对航权交换领域中一国国内法与国际航空交换协定的关系、违反航权交换协定的处理等情况进行了研究探讨。

本章第二节对航权交换中的其他法律原则,即双边原则、公平均等的机会原则、安全性原则和实质所有权和有效控制原则进行了分析。首先,从双边协定在芝加哥会议后的迅速发展、双边原则在航权交换中的各种优越性分析以及国际航空法学者对航权交换双边协定在理论上的支持等方面,明确阐述了双边原则已成为目前国际航空法上牢不可破的基本原则。其次,通过分析芝加哥标准模式、百慕大模式 I 和开放天空模式下对公平、均等机会原则的规定,探讨了在航权交换领域中该原则的适用范围和其近年来的发展变化。继而,本节从 20 世纪 60 年代频繁发生的劫机等航空犯罪事件对旅客的人身财产安全和民用航空安全的威胁入手,引入了航权交换遵循的另一原则——安全性原则,对《东京公约》《海牙公约》《蒙特利尔公约》中有关国家对航空犯罪行为的管辖权、对航空犯罪的界定以及各国或引渡或起诉的义务等内容的规定进行了分析,并对民用航空运输协定安全性条款进行了概述。最后,对于航权交换中特有的一项法律原则:主要所有权与有效控制原则,从其历史、现状和前景展望等各角度进行了全面的研究。

第三章以历史研究的方法,介绍和分析了传统的双边航权交



换法律模式，包括芝加哥标准式、百慕大模式 I、百慕大模式 II、预先确定模式以及由美国作为主导而推行的自由模式。本书对各种模式的法律特点进行了概括，并对其历史地位和影响分别给予了评述。芝加哥会议之后，参照《临时航线协定的标准格式》而缔结的一批双边协定被基本上归类于芝加哥标准式，该模式的内容主要分为互相授予过境权和业务权条款以及辅助性条款两大部分，从 1946 年开始该模式逐渐被百慕大模式所取代，只有其中关于“辅助性权利”的条款仍然被保留，被后续发展的各种双边航空运输协定模式所引用。百慕大模式 I 是根据芝加哥会议之后，美英两国通过相互让步而达成的百慕大协定 I 而签署的一系列航权交换协定的统称，这一模式的主要特点在于实行运价的双批准原则和运力的事后审查原则。百慕大模式 I 在航权交换的双边体制中占有重要地位，它是在当时两个最为重要的航空大国之间首先达成的，成为世界上大多数国家缔结双边航空协定的范本，并且首创了一种为世界上多数国家可接受的航权交换的妥协方式。20 世纪 70 年代，受石油危机和经济衰退的影响，以及在航空领域由运力过剩以及运价战导致的诸多问题，美英两国重新开启谈判并对百慕大协定 I 进行了修改，在此基础上达成了百慕大协定 II，由此形成了航权双边交换的另一模式——百慕大模式 II。该模式的重大特点在于对包机服务进行了规定，但由于它在运力及运价两个重要因素上相对于百慕大协定 I 并未作出根本性改变，只是针对英美两国之间的实际情况进行了更为复杂细化的规定，很难为其他国家所效仿，因此它对国际航空运输双边协定的发展所产生的影响是非常有限的。第三世界国家、前苏联以及“二战”后的新兴独立国家，基于保护本国航空运输业持续发展的目的，大都倾向于签署预先确定运力模式的双边协定。预先确定运力模式与百慕大模式 I 最主要的区别在于其规定缔约双方的航空管理当局应当提前就指定承运人拟提供的运力规模达成一致，形成政府对运力提供的事先控制。预先确定运力模式的优点

在于它是清楚明确的,不足则在于它在一定程度上限制了航空公司之间的充分竞争。20世纪70年代后期,美国开始在国内针对航空运输业推行“放松管制”政策,并在国际上推行航权交换的自由模式,该模式的特点在于对运力不加限制,对运价实行始发地国批准原则或双不批准原则,并规定了包机的始发地国原则。自由模式对航权交换带来了不可忽视的影响,形成了有关该模式利弊两方面的争论,本章的最后部分对此予以了详细阐述。

第四章就航权交换法律模式的最新发展(“开放天空”模式)进行了研究。鉴于“开放天空”模式对航权交换法律制度已经带来和将继续带来的重大影响,本书单列一章对其进行重点研究。本章第一节首先从美国国内国外航空政策的演变,阐述了“开放天空”模式形成的历史背景,进而通过分析该模式的主要内容,总结出了“开放天空”模式具备的11个法律特点,并在此基础上对“开放天空”模式从理论基础、对国际航空运输业的实际影响以及对航权交换模式的影响等几个方面进行了深入分析和评论。

受美国对国内航空运输业放松管制政策和推行“开放天空”政策的影响,欧共体从20世纪80年代起也开始了其航空自由化和一体化的进程,本章第二节对此进行了详细论述。以1987年到1993年期间欧共体实施的三套一揽子自由化方案为载体,本书介绍了欧共体成员国之间的航权交换情况、欧洲单一自由的航空运输市场的建立过程。继而重点研究了欧共体成员国与欧共体之外其他国家之间的航权交换所涉及的法律问题,以欧洲法院的“开放天空”判决为切入点,详细分析了欧盟委员会及欧盟成员国各自所持的不同观点、“开放天空”判决的主要内容、案件原被告双方及部分国际法学者对该判决的评价以及“开放天空”判决将对欧盟民航运输业乃至国际民航运输业产生的深远影响。

本章第三节对“开放天空”模式的最新发展——美国与欧共体第一阶段“开放天空”协定(2007)给予了重点关注,从

航线表、航权授予、航空公司的“实质所有权和有效控制权”问题、班次和运力及可以指定的航空企业的数量等方面，系统介绍了美欧“开放天空”协定的主要内容，并从三个方面（该协定对传统国际航权交换协定签订主体的突破、对国际民航运输市场竞争程度的加剧及仍然存在的未完全自由化的内容等），就该协定对国际航空运输业的发展所带来的影响进行了全面分析。

第五章对建立航权交换国际多边法律体制的可行性进行了探讨。本章第一节对被国际社会沿用了 60 多年的航权交换双边法律体制进行了客观分析，一方面，在肯定双边体制是目前国际航权交换的主要模式的前提下，对其存在的不足进行了深入阐述，得出结论认为航空运输的双边法律体制未能使航空运输业的潜力得到最大程度的发挥，甚至开始成为国际航空运输行业获得充分发展的障碍。另一方面，本章围绕航权多边交换模式在理论上的优越性及其在现实中的可能性，探讨了航权交换的多边管理体制势必成为国际航空管理体制的改革方向，并提出在短期内国际社会航权交换多边协定难以达成的现实情况下，作为较小范围内多边性安排的区域性协定可以作为参考，为更大规模的航权交换多边协定的达成提供试验和借鉴。

本章第二节对将国际航权交换纳入 WTO 法律框架的可行性进行了分析。在对 GATS 中有关航空运输服务的内容，即 GATS《航空运输服务附件》对航权交换法律体制所产生的影响进行剖析之后，得出结论认为尽管目前 GATS《航空运输服务附件》涉及航空运输服务的领域还比较狭窄，但却是 WTO 涉足航空运输服务的重要标志，奠定了 WTO 航空立法向其他航空服务拓展的法律基础。随着 GATS 2000（服务贸易新谈判）的不断推进，WTO 和 GATS 中有关市场准入、最惠国待遇原则和透明度原则等内容的规定开始不断渗透到国际航空法领域，推动 WTO 航空立法向纵深发展。面对这种客观情况，本章在最后部分，围绕航权的法律特点与 WTO 多边法律框架的特征，分析了两者的相容性，



在引用正反两方面多个论据的基础上,得出结论认为将国际航空运输服务纳入 WTO 多边体制进行管理可能成为构建国际航空运输多边体制的较好选择,但是,如何使 WTO 体制中的最惠国待遇原则与透明度原则等有效适用于国际航空运输业仍是需要认真研究和解决的问题。

第六章第一节是本书的结论部分。主要有五个概括性的结论:第一,领空主权原则是航权交换活动的国际法基石;第二,航权是国家主权的重要内容,只有国家才能作为航权交换的法律主体;第三,《芝加哥公约》确立的航权交换双边法律体制历六十载而不衰,但面临改革需要;第四,“开放天空”模式并没有广泛的国际认可性,但是对其影响必须给予高度重视;第五,航权交换国际多边法律体制正在起步和发展中,应当给予密切关注。

本章第二节对我国开展航权交换的法律实践和所取得的成果进行了回顾与总结,对近年来我国推行“航权开放”所采取的一系列举措进行了概括。在此基础上,客观分析了航空运输自由化进程对我国航权交换活动的影响,包括第五航权的不断开放、允许各种资本投资我国航空运输业等,并对我国航权交换实践的最新发展成果——中美航空协定 2007 年《议定书》,将对我国日后双边航空运输协定的签署、对国家整体经济以及国内航空运输业带来的影响进行了综合评述。

本章第三节根据前文对国际航权交换领域法律特征和最新发展的分析,结合我国航空运输业发展的实际情况,对我国开展航权交换活动所应遵循的法律原则和应当注意的法律问题提出了合理化建议,包括坚持领空主权原则,实行自主、对等的航权交换政策;转换政府角色,放松对空运企业的政府管制;积极应对在 WTO 法律框架下航空运输业面临的各种挑战;根据 WTO 规则,制定和修订与我国航空运输业发展相关的法律法规;根据我国国情,采取逐步和渐进自由化的指导方针;充分利用国际航空联盟的助推作用;建立合理的航权分配制度等。



Abstract

This thesis tries to make a systemic study on the legal issues relating to the exchange of traffic rights in the area of international air transport. Based on the study of its characteristic in view of international law, by presenting all the modes of exchange of traffic rights since the Chicago Conference 1944, this thesis extracts at first the key legal principles adhered during the course of traffic rights exchanges. Combining with the legal context of the liberalization in air transport carried out by U. S. and EU since the end of 1970s, the author analyzes the influence of *Open Sky* policy promoted by U. S. upon the regulation of traffic rights exchange. At the same time, taking notice of the impact brought about by WTO legal system, especially its involvement with air transport industry by virtue of GATS *ANNEX ON AIR TRANSPORT SERVICE*, this thesis discusses the feasibility to establish a multilateral legal platform for the exchange of traffic rights. Finally, this thesis reviews the history of China in launching the exchange of traffic rights, and evaluates, from the standpoint of law, the latest development of China to push forward the exchange of traffic rights. And then here on this foundation, the author presents his opinions and suggestions on the legal principles shall be followed and legal issues shall be taken into account during the activities to develop the exchange of traffic rights by China.

Chapter I of the thesis makes a research with the general legal issues relating to exchange of traffic rights from four aspects: the legal foundation, the style, the main contents, and its evolving history. As



the emphasis of this chapter, the thesis, in light of the practice of the global community, with consideration to a series of international legal documents born after World War I, especially by help of the *Chicago Convention of 1944*, explores extensively the characteristic of traffic rights in light of international law. In view of the author, the doctrine of sovereignty in the airspace, as the cradle for the concept traffic rights, has been accepted as a part of customary international law. Traffic rights in its essence are an inseparable part of state sovereignty. The subject performing the exchange of traffic rights could be only the sovereign state. The airlines are only the chosen entities to carry out the decision of the states. This thesis then makes a discussion on the new legal issues brought about by 1982 *United Nations Convention on the Law of Sea*. Simultaneously, the thesis gives an introduction about the forms and contents of traffic rights, and makes a summary with the historical development of the legal system of traffic rights exchange.

Chapter II of the thesis concludes and expatiates on the legal principles that shall be followed in the activities of traffic rights exchange. In particular, the thesis deeply analyzes the legal characteristic embodied in the Principle of Sovereignty of Airspace and the Principle of *pacta sunt servanda* that shall be observed in the activities of exchange of traffic rights. Additionally, the thesis makes a research on the Principle of Bilateralism, Principle of Fairness and Equal Opportunities, Principle of Safety and Security. With regard to the particular legal principle in this field, the Principle of Substantial Ownership and Effective Control, the thesis makes a comprehensive study on its history, status *in quo* and foreseeable prospect.

Chapter III of the thesis uses the method of historical study, introduces and analyzes the traditional bilateral modes for the exchange