

关于航空法的几个问题

徐振翼

航空法是国际法的一部分，特别从四十年代起，是得到迅速发展的一门学科。我们还是刚开始研究，如有说不对的，请大家批评指正。

今天我想谈的，实质上是有关航空法的基本概念，或者说是航空法的一个总言。至于有些具体问题，有些理论问题，有些国际之间目前还在争议的问题，就没有时间谈了。

我主要是想谈两个问题，一个是关于航空法的形成和发展；一个是什么叫航空法，就是关于航空法的一些基本概念问题。如果有时间，再简单地介绍一下有关航空法的重要的或者是主要的国际公约，它所调整的主要问题。

现在先讲第一个问题。

一、航空法的形成和发展

航空法的来源，大概的情况先了解一下。人类的活动发展到空间领域以后，就逐步形成了航空法。由于近代科学技术的飞跃发展，航空器的不断更新，空域活动的规模不断扩大，航空法也跟着成为在法学领域中发展最快的一门专业学科之一。这是国际法学家所公认的一个结论。到现在为止，在法学领域中航空法是发展得最快的；空间法，照我现在预计可能比航空法发展得还要快。因为法律的发展必须跟实际联系在一起。实际的活动在发展，法学也就跟着发展。

现在我分几个部分来谈。

1. 初期航空活动的立法。

1783年在法国蒙特高尔夫兄弟，第一次把轻于空气的航空器，就是气球，飞离了地面。^① 目前大家公认这是航空活动的开始。第二年，即1784年，18世纪，法国颁布了一个警察法令。它规定，一切轻于空气的航空器的起飞必须经过批准。再过一年，1785年，轻于空气的航空器飞越了英吉利海峡。我们初步看到航空发展的速度。到1819年，当时的空域活动在迅速发展，法国制定了第一个有关航行安全的立法。它规定，航空器离开地面必须备有降落伞。以后，到1855年，又出现了第一个重于空气的航空器，就是本身重量比空气还重的航空器。这个机器就是滑翔机。到1889年，法国政府在巴黎召开了第一个国际航空法会议。一直到第一次世界大战为止，国际航空法会议总共开了六次。可是都没有形成系统、正式的立法，只是初期的立法活动。在1899年的第一次海牙会议上，曾经宣布禁止在气球上发射子弹和其它类似性质的行为。上面介绍的法令，规定可以说是人类进入空域活动以后对于空域活动当中需要制定的法规的思想萌芽。这些萌芽在现在的有些航空法规中还找得到痕迹。这是最初期。到1903年——我们都知道，当然这还有些争议，在国际间，我们现在讲的是一般的、普遍的情况——1903年在美国，莱特兄弟（**brothers Wright**）把第一个装有动力装置的重于空气的航空器，航空器 **aircraft**，是一个统称，它有好多种^②。我现在不打算讲航空器的详细情况。这个名词把它们都包括进去了。1903年在美国第一个重于空气、有动力装置的航空器飞离了地面。三年以后在欧洲也出现了这种航空器。再过三年，重于空气、有动力装置的航空

器飞越了英吉利海峡。这件事情出现以后，可以说是航空活动中一个重大的突破。航空器从此得到比较快的发展。引起了国际间的重视。同年，国际法学家在巴黎组织成立了航空法国际委员会。同志们注意，这是1909年的同期，随着航空活动的发展，马上就开始立法工作的尝试。这是初期，不能订出系统的东西。在1910年，有19个国家的代表在巴黎开会，讨论了空中航行的问题，起草了一个“国际航空法典”。这个法典没有得到一致的同意，没有得到通过。可这不失为一次重要的尝试。在这期间，其它有些国家在本国的法律中也制定了有关空中活动的一些法案。有些国家还成立了空中航行活动的政府机构。这是初期航空立法活动的简单情况。我们总的看一看，就是，航空法是随着空域活动的开始而开始的。而且，空域活动一开始，紧跟着就有立法工作的萌芽。这是萌芽，因为它还没有很成熟、很具体。而这些萌芽思想已经反映着航空法当中一些基本的概念。譬如说，空中活动必须保证安全；还反映出这样一些思想：空中活动不能影响地面的安全。以后的罗马公约就是从这个思想基础发展而来的。它说，在航空器上不能射子弹损害地面人员，就是基于这种思想。甚至，有些国际法学者看见航空器出来了，将来一发展不得了。所以他们提倡立一个法律：航空器禁止用于战争。这些都是一些思想萌芽，在实际的国际阶级斗争中是不可能实现的。在这一时期还要注意一个特点，就是空域活动得到迅速发展是在有动力装置的、重于空气的航空器出现了以后。而这种航空器的出现一开始就具有国际性。这是航空法需要注意的基本概念。

21. 航空法的逐步形成和发展。

到1914年，第一次世界大战开始以后，战争期间没有重要的航空立法活动。可是战争促使了航空器的飞跃发展，促使航空器广泛运用于各项活动。航空器开始用于空中战斗，用于侦察、轰炸、运送军事人员、宣传人员、散发宣传品，敌后空降侦察人员等等。航空器在战争中的广泛应用使得许多人逐步认识到空域活动具有很大的潜力。所以在第一次世界大战基本结束，和会还没有签字以前首先就举行了一个会议，专门讨论在第一次世界大战结束以后航空的立法活动。这就是著名的1919年巴黎公约。早在这之前，1916年泛美航空联合会（Pan American Aeronautic Federation），3月17号也开了一个会，讨论航空问题。这说明，航空活动的重要性从开始不久就被人们所认识。在第一次世界大战将近结束的时候，制定了1919年的巴黎公约，它规定了航空活动中的一个基本原则。它的着眼点是在航行安全方面。这些基本原则承认，每一个主权国家对它领土上面的空域——我们用“空域”这个词，当然还可以研究。有的人用“空气空间”。总之意思是airspace不是outerspace，outerspace现在讲的是“外层空间”，airspace不叫“空气空间”，叫“空域”比较简单一点。它的含义是，在目前的国际法当中——到目前为止，还在发展——airspace范围以内各国可以要求主权，是从属于一国主权的管辖范围。outerspace是开放给和平利用的。所以我现在讲的航空法立法“空域”，作为一个专门名词，我的含义指的是airspace，一国对其领土上空，具有完全的排他的主权。又例如，规定在空域活动当中，航空器必须要有国籍，

必须要在一个国家登记，航空器的活动必须要具备一定的技术设备
和要求。操纵航空器的人员或者是与航空活动有关的人员要有技术
标准，等等。同时制定了八个附件，而且这八个附件跟后来的芝加
哥公约不同，它跟公约本身具有同等的法律约束力。你批准了这个
公约，也就是要执行这八个附件。八个附件是什么，就是刚刚规定的
那些原则的具体要求。另外还第一次成立了一个实际上具有立法、
行政、司法职能的国际航空活动组织，叫“空中航行国际委员会，
简称 I C A N (The International Commission for
Aerial Navigation)。这是很重要的一个组织，也就是现
在“国际民用航空组织”的前身。不同的是，这个委员会，因为限
于当时立法人员思想的认识，它主要考虑的是航行范围的规则，主
要着重于技术方面，对于所谓经济活动方面没有注意到。所以，以
后有关国际航空活动中经济活动方面的立法都是由另外的组织做的。
而现在的国际民用航空组织 I C A O (International
Civil Aviation Organization)，是管理国际航空活
动的国际间最高组织，是联合国的一个专门机构。I C A N 是
1919年巴黎公约成立的，I C A O 是1944年芝加哥公约成
立的。我现在只讲 I C A N 的主旨。这个公约，可以说是航空法第
一次开始形成有系统立法的一个标志。当然另外还有其它的，象
1928年在美洲制定了一个哈瓦那公约。它的内容跟1919年
的巴黎公约差不多，只是加了一些关于商务方面的规定。1919
年的巴黎公约跟1928年的哈瓦那公约后来被1944年的芝加
哥公约所代替。这时比较系统的航空立法开始形成了。

随着第一次世界大战结束以后航空活动技术方面跟航空器的数

量方面都有飞跃的发展，所以航空运输也就随之发展了。这几年中还逐步制定了航空法方面有关经济方面的问题立法，也就是说民事方面的问题的立法。例如1929年就制定了一个华沙公约。在华沙召开了一个会议，制定了“统一国际航空运输某些规则的公约”这就叫华沙公约，下面还要具体谈。这个公约规定了什么叫国际航空运输，国际航空运输应该具备哪些票证，票证中要规定哪些要点合同双方所规定的权利、义务和责任。在这个时期又制定了1948年的日内瓦公约，（下面我还要具体的稍微介绍一下，现在我只说它的发展情况）。规定国际间要承认航空器的所有权，以及租赁权，抵押权，等等。在1953年又制定了一个罗马公约，规定了免于预防性扣留航空器的问题。为了保证航空活动能在国际间顺利进行，所以又制定了那么个公约。航空器在飞行中不能扣留，这都说明初期航空法形成时大家已经有那么个思想，要给航空器提供活动的方便。另外，同年也在罗马制定另一个公约，规定飞机上的东西掉下来打坏了地面的庄稼、建筑、甚至人、畜受了损害要进行赔偿的标准等等一系列的规定。这些都是航空法逐步形成的时期。这几十年中，航空器的进步很快，从初期最简单的形式已经发展到有相当规模了。到1939年，第二次世界大战发生了，在战争期间，航空运输活动只有个别少数地区仍在活动。大部分都停顿了，都转入军事行动。而在这一时期，航空器的发展更突破了一大步。航空技术得到改进，航空器的数量也大大地增加了，飞行距离、载重量都有很多重大突破。也像第一次世界大战一样，在世界大战基本结束还没完全结束时，国际间首先抓了两个重要会议——当时日本还没有投降——一个是抓了关于货币问题，成立了货币基金组织

International Monetary Fund (IMF)。到现在我们中国也是会员国；第二个，开了芝加哥会议，在1944年10月开的。这就说明航空活动立法工作的需要得到了普遍的重视。1944年，我们知道，日本还没有投降，第二次世界大战并没有结束，联合国还没有成立，就首先抓了这个东西。在这个会议上，制定了一个芝加哥公约，制定了两个航空协定：一个是航班过境协定，一个是航空运输协定。还制定了一个临时的国际民用航空组织：P I C A O。下面还会提到。因为芝加哥公约规定要等待单国签字批准一定时期以后才能生效。在还没有生效以前是个空白，先由它执行任务，它后来也做了不少工作。1944年的芝加哥公约到1947年才生效，中间隔了三年，都是它在那里做工作，就是临时的国际民用航空组织。另外，把前面一个时期的有些公约又进行了补充、修改、增订，对于解决经济方面或民事方面的活动1933年罗马公约中关于第三者造成损害问题的那个公约在1952年又作了修改。1929年的华沙公约在1955年又进行了修改。以后还进行了一系列的修改。同时还补充了一个公约，以后再讲。

民事公约作了许多修改。另外到60年代，由于航空运输的发达，犯罪现象不断产生而且愈来愈严重，就先后制定了三个有关刑事方面的公约。1963年的东京公约，专门讲飞机里面犯罪的问题；1970年的海牙公约，专门讲劫持飞机的问题；1971年的蒙特利尔公约，是专门规定对于非法干扰民用航空活动的犯罪活动的制裁办法。这就不限定是空中活动，不限定在机内犯罪的行为，包括在地面，在飞机以外，甚至于传达假情报也是犯罪，这样来保证飞行安全。从这一系列活动当中，航空法从形成阶段逐步到了完

善的阶段。关于民事问题、刑事问题，一些总的原则方面都作了说明、修改和补充。当然，到现在为止，航空法还在继续发展。比如1952年罗马公约关于对地面第三者造成损害的问题到1978年已经作了修改。芝加哥公约的附件从15个发展到了现在的18个。就是说，航空法的立法活动，到现在为止并没有停止。去年我到国际民用航空组织去考察的时候，他们告诉我们，他们工作的重心现在不是立法，而是转入把以前制定的法律完整起来，执行起来。目前他们做的是这个工作。可是不等于说航空法的发展已经停顿了。到现在为止，航空法已经包括航空活动各个方面的问题。有公法方面的问题，有私法方面的问题。有原则问题，有经济方面的问题，有案件方面的问题。不仅有具有法律约束力的正式公约，而且还有许多具体规定，就是所谓国际标准和建议程序。所谓国际标准就是国际间建立的标准，要求大家照着做。可是，1919年的巴黎公约不一样。巴黎公约是死的，你承认这个公约就非做不可。芝加哥公约呢，它制定的那个国际标准，如果你有特殊情况不能做的话，也不要迫你做。你要通知它，你为什么不做。你不做，那么你的标准是什么，要告诉它，以便它通知其它各缔约国知道，比较灵活一点。那范围更广了，现在有一百四十多个国家参加了这个国际民用航空公约。所以它就采取了比较灵活点的办法。航空法还在继续发展中。

二、什么是航空法

1. 航空法的性质：

在20世纪40年代，也就是国际航空法发展的初期，许多国际法学家就已经认识到，国际航空法涉及到国际法当中所有的基本

问题，包括面很广。现在——刚刚初步讲了讲发展趋势，当然很不全，——我们已经可以看出，国际航空法是国际公法和国际私法的联合体。它是规定国家和国家之间民用航空活动的各项国际规范和制度。并且统一各国国内航空法关于航空问题的立法许多不同规定的一种法律。各国的航空法——现在世界上已有130个。我们中国的航空法现在还正起草中，这是属于国内航空法的性质。那么它是什么东西？应该说国内航空法是根据国际习惯法，还有各该国参加的国际公约和多边、双边国际协定所承担的国际义务，还有是各该国同意采纳的某些还没有生效，或者它们本国还没有参加的国际航空公约的某些原则或规定。什么意思？用简单的话来说，你们自己编文字也可以，就是说，有些国际公约实际上签订以后要隔很多年才能生效，因为有许多国家未批准，而且每个公约都规定，这个公约要经过几个国家批准多少天以后才能生效。它就要等，等到一个国家送一个批准书，一个国家送一个批准书。等到够了数才能宣布生效。可是时常当一个公约签订以后还没有生效之前，有些国家已把里头的原则订到它们本国的航空法里面去了。这个例子是很多的。刚才讲到1910年的国际航空会议，在巴黎开的，没有得到统一的结论。在1911年英国就通过一个法案，等于是它的原文。有的国家对某一个国际公约送没有承认，就以国内立法的形式，承认它某些内容，对该国具有法律约束力。就是说，国内航空法里具有国际航空法的内容。这些内容通过它们本国的立法程序制定成为本国民用航空活动的法律。当然航空法还包括各国本国直接或间接地与航空活动有关的许多其他本国法律。例如，我们现在的刑法规定，我们的船舶和飞机内的犯罪行为，我们的刑事管辖权适用

于域外管辖。就是不在中国领土范围内的中国飞机内犯罪适用中国刑法，就是说它本身不是航空法，而是刑法。这些对于航空活动有制约作用的，也属于航空法的内容，应该那么讲。

以上是航空法的性质。刚刚简单地说了下。

我这里插一段，（刚才已讲了航空法的性质，大体什么叫航空法，初步讲了讲。）关于航空法的含义问题，随着不同的年代，各国法学家曾经从各种不同的角度来说明航空法的含义。可是到现在为止没有一个说法是得长普遍承认、公认的定义，我们只是从这里知道航空法是怎么回事就是了。比较早期的有些航空法学家认为航空法是决定和研究关于使用航空器和从事空中交通所产生的各种关系的法律和规章。就是比较早期的，五十年代的定义。当然也是有影响的定义。里头有些内容是什么呢？航空法是决定和研究，就是实际上的航空法包括法学的理论方面，它也作为航空法的概念提出来。它还有个特点：航空法是使用航空器的法律。还有，航空法是从事空中交通的法律；航空法是从从事空中交通所产生的各种法律关系的法律。从它字面上概括起来就是这么几个内容。这是很初步的。以后，有些法学家对于航空法的内容——这就比较复杂了，比较详细一点——认为航空法是关于航空器、空中航行、商业运输，以及国内和国际空中航行所产生的一切公法和私法关系的一组国内和国际规则。一组法律（a body of law）的概念，是国际法协会航空法和空间法委员会主席郑斌教授提出的，航空法是一组法律。不是说某个单行法规才是航空法，别的就不是。而是许多有关航空活动的法律综合体。包括公法和私法关系的一组国内和国际规则。这比前面第一个又明确了一点。首先都是关于航空器。因

为你要到空中活动就必须要有器械。没有器械不好到空中活动。因为人没有翅膀，跳得也不高，所以首先它是有关航空器活动的法律。还有，可以说是空中航行的法律，还有商业运输，就是比以前进步一些的，还有包括国内和国际的空中航行所产生的一切公法和私法关系的一组国内和国际规则。国内的国际的都在里面，统一在一个名词当中。在近代，我觉得埃斯克雷特 (Dr. F. V. Escalada) 教授的这个解释还比较完整。他是阿根廷的一个航空法学家。他认为航空法是管理和限制航空活动所形成的一组法，用来管理和限制——这个限制是 restriction，要用英语的含义。限制和制约是有一个界线的，一个是正面的，一个是反面的——管理和限制航空活动所形成的各种制度和法律关系的公法和私法，国内和国际的原则和规范。这是 80 年代他发表的一篇论文中提出的。他不说是定义，只说这样的提法比较完整一点。总的讲，从上面的叙述，从它的性质讲，我们可以看出，航空法有它自己专门性的内容。刚才讲了许多，属于航空器的，属于空中活动的，包括有国内法、国际法、公法、私法都在内。所以航空法是具有它自己专业内容的原则和规范的一门独立的、专门的法学的专业。这里附带说一下，我们通常讲航空法，是包括国际航空法和国内航空法。通常我们叫国际航空法，也不加“国际”两个字，一般说航空法，就是包括这样两种东西。各国的国内航空法在目前的一般提法上都是包括在国际航空法以内，作为里面的一部分。这也好像是我们学宪法时也要学各国宪法的情况一样。这次我们不讲理论，而讲现在的实际。当然，作为航空法这个名字本身，现在也有争议。这一点我就不细说了。有人说航空法这个名词“air law”本身就不科学，

不能限制空气，应该是航行法，是有东西在空中活动的法律。埃斯克雷特始终是坚持这个原则的。他写了一本书，不叫航空法。他叫 Aeronautical Law。加拿大麦吉尔大学航空法空间法研究中心的院长曼特博士 (Dr. N. M. Matte) 也支持埃斯克雷特，他也不叫航空法，他叫航行法，空中航行的法 (air aeronautical Law)，此外还有各式各样的其他名词。我们不去探讨这些东西了，这是要争论得无休无止的。我们只要知道，航空法我们现在还是叫 air law。因为大多数国家现在立法都叫航空法。所以我们取其长，这个也不一定对。你不能说航空法是空气法。我们也不是这个意思。当然，air law 这是“空气法”，但中文不是，我们就讲航空法。我想这没有关系，我们只要知道这个情况就行了。

2、航空法的特点

根据上面所谈的航空法的性质，当然是很零乱的，我们分析起来，航空法有以下几个特点：

第一个特点，是航空法的国际性。它具有明显的国际性格。注意，我用的是性格，character，不是 nature。有一个情况我们要注意，就是自从有动力装置的、重于空气的航空器出现以后不久，就飞越了英吉利海峡。还有，世界上第一个航空运输的定期班^④就是巴黎跟布鲁塞尔之间的国际航班。还有，从自然条件来说，国家与国家之间在空域方面是没有阻拦的。在地面上，国家与国家之间全被高山、河流、海洋隔起来，可是空中呢，是通的，是连在一起的。这是航空法的特性。从航空活动的技术条件来说，航空器是速度最快的，适用于远距离的运载工具。当然这里要说明，

是指 airspace 范围以内的活动，不是指 outer space
我现在讲的是航空法，是专门讲 aircraft 的。我不是讲
spacecraft spacecraft 当然更快，它脱离地球。作为没有脱
离地心引力的空域活动的通用器械是飞机，是最适合于国际运输的
工具。所以，刚刚讲的航空活动的许多国际特征，就决定了航空法
的国际性的特点。

我们再看看实际的航空立法活动。从 1909 年飞越了英吉利
海峡以后，就是同年，在巴黎召开了法律专家组成的航空法的国际
委员会，而且第二年，1910 年，有十九个国家的代表在巴黎正
式召开了国际空中航行会议。1919 年巴黎和平会议期间——
当时战争并没有完全结束。和约还没有订立期间——就立刻着手
起草以国际公法为主要内容的第一次对于航空的有系统的立法工作。

我重复一下 ICAO 与 ICAN 的不同。ICAN 是 1919
年巴黎公约制定的，它主要的着眼点是在公法方面。现在已经被
1944 年的芝加哥公约所代替。我们作为研究工作，要知道一下
这个情况。

这个是国际性的，国际公法的。紧接着在 1929 年，又签订
了以国际私法为主要内容的、统一国际航空运输某些规则的华沙公
约。

这一些活动，都明显地反映了航空法的国际性的特点。也说明
航空法既然有国际公法的内容，也有国际私法的内容。当代的航空
法学家都几乎一致认为：航空法的每一个问题都具有国际的惯例。
所以，我们讲航空法是放在国际法里头来讲，是符合理论上和实践
的具体情况。

第二个特点：统一性。航空法的统一性问题，由于航空活动实际上具有国际性的特征，这就决定了航空法具有统一的各国法律的这一性格。我们试想一下，如果一个法国公民驾驶了一架英国飞机，在德国的杜塞尔多夫机场飞向中东，我是随便举个例子，假如说，又飞到印度的新德里去了，运载的有好几个国家的人，那么，如果没有统一的规则，这个飞机要起飞，要能够达到最后的目的地，那么，你要遵守这个国家的规则，又要遵守那个国家的规则，这些规则都不相同。它必然要造成违反各国的本国法律的规定，这就无法进行，国际航空活动就无法进行，所以，国际航空法学家就说，航空法是国际的统一法，具有统一的性质的特点。从航空法的具体立法当中来借，也反映着这个性格。一九四四年的芝加哥公约，是统一各国有关民用航空活动的各项原则，刚才说过了，他们制订了十八个附件，这十八个附件是做什么用的呢，实际上就是反映了它的统一性。为了保证和促进飞行安全，使得国际航空活动能够经济有效地进行，所以呢，国际民用航空组织（ICAO），它不断地制订加修改了各项国际标准建议措施，建议措施是各国可以执行也可以不执行的，国际标准你要不执行就要通知它，并要告诉它你采取了什么标准，它要通知所有缔约国某一个国家的某一个活动是什么标准。而对于建议措施就不通知，它制订建议措施的目的也是为了统一各项标准，有利于航空活动。还有，刚刚提到的一九三三年罗马公约，一九四八年的日内瓦公约，一九五二年的罗马公约，都对于航空的国际活动问题作了统一性的规定，其中特别突出的就是一九二九年的华沙公约。在国际航空运输活动开始的时候，特别是定期航班开始的时候，是在一九一九年的三月，所谓巴黎与

布鲁塞尔之间通航定期航班。那个时候每一个国家都有自己的规定，收费标准也不一样。运输凭证也不一样。什么叫国际运输的概念也不相同。无法进行国际运输，有好多矛盾。所以这个公约的名称就是统一各国的运输方面的各项规则的公约。统一性，另外还可以找到，在国家与国家之间签订的多边或双边的航空运输协定，都规定了飞行权利的问题，互免关税的问题，指定空运企业的实际所有权和有效控制权 (substantial ownership and effective control) 等等问题，还有安全保证等的规定，都反映着统一性的特点。因为大体都是一致的。当然也有千差万别。当初曾经在一九四四年芝加哥公约上制定了航班过境和航空运输四个协定，希望把国际航空活动的规则能够一致，标准化起来。后来没有能够得到实现。现在呢，国家与国家的航空运输，除了遵守本国所批准的国际公约以外，对于航空运输的权利，大多数都由双边的协定来决定的。可是这些双边协定，在基本内容上没有能背离国际间通用的习惯和公法的规定，这都反映着航空法的统一性的特点。

第三，航空法是民用航空法的法律。我们讲航空法，又叫民航法，实际上基本上是一回事，我看也用不着争论。航空法，从它的本质来说，是航空活动，是限制航空活动的法律。它所有的一切规定，是在空域当中活动或是与空域活动有关的活动。空域活动很容易理解。那么，什么是与空域活动有关的航空活动呢？我举个例子：在一九一七年蒙特利尔公约当中，有那个规定：就是说，破坏地面上准备执行飞行任务的飞机有罪，有意地传假的不真实的气象情报，造成飞机出事情有罪，这些都列入一九七一年蒙特利尔公约规定的犯罪行为以内。这个就是与空域活动有关的，它不是直接的空域活

动。此外还包括在地面放一个炸弹到飞机上面去。这个也有罪。也发生过这种事情。例如，克什米尔公主号事情。那个时候就是阴谋陷害周总理。在一九五五年。大家还记得。飞机飞到公海上空爆炸了。当时那个蒙特利尔公约还没有。这个现象蒙特利尔公约已经放进去了。就是已经注意到要保证飞机安全不仅限于空中活动。还要包括地面的活动。地面与航空有关的活动，不是漫无边际的。航空法是关于这些活动的法律。可是这里需要注意的是：它不是一切航空活动的法律。它只是民用航空活动的法律。民用航空活动是使用民用航空器进行的活动。航空法是规定民用航空器活动或与民用航空器活动有关的法律。这是一个特点。

插一句。费克塞尔 (Fixel)。一个美国航空法学家。它写的 Law of Aviation 在这一本书里，叙述了航空的战争法问题。空中战争的问题。譬如说。在战争中飞机已经受破坏了。在驾驶员乘降伞降落地面过程当中不能对他射击。除非他继续向地面射击。你才可以打他。这是航空的战争法。是不是包括在我们现在讲的航空法里面？现在不包括。这个内容归入到战争法里边去了。当然法律永远在发展。咱们不作结论。只是介绍目前的情况。那么航空法。刚刚说了。是规定民用航空器活动或是与民用航空器活动有关的法律。什么叫民用航空器？一九一九年的巴黎公约和一九四四年的芝加哥公约都规定：除了促行军事、海关、警察任务以外的航空器。都是民用航空器。当然有个细节。芝加哥公约规定的航空器的文字跟巴黎公约不一样。芝加哥公约把它做了修改。意思基本上是一样的。巴黎公约规定的是一个国家航空器、一个军事航空器军事航空器就是军用的航空器。国家航空器包括海关、警察、还有

邮政，这不都不属于民用航空器范围，后来在一九四四年芝加哥公约里就把它简单化了。现在事实上许多民用航空器公约都是那么规定：就是执行军事、海关、警察等任务的航空器都不是民用航空器。

这里我还要插一个，所谓国家航空器和民用航空器不是指的所有权问题，是指执行任务的问题，吉林大学一位研究生曾经提出这个问题，他说我们中国的飞机都是民航局的，都是国家的航空器。我们怎么区别呢？这个问题很自然。航空法里的含义要弄清楚，它是指它的使用问题，它执行什么任务。我下面举几个公约的规定来证明这个问题。我们国家民航局的还是民用航空器，它执行的是民用任务，不是执行军事、海关或警察任务的，所以还是民用航空器。芝加哥公约规定：缔约各国同意不使用民用航空器从事与本公约宗旨不相符合的目的，本公约的宗旨都是指民用活动的问题。如果一个航空器执行的不是民用航空活动，而是另外的航空活动，那么芝加哥公约对这个航空器的航空活动就不适用。芝加哥公约是当前航空法的一个最基本的公约。现在有关民用航空的各种公约，实际上都规定了不适用于执行军事、海关和警察任务的航空器。到现在为止，逐步明确了。最近所制定的三个刑事公约：就是一九六三年东京公约，一九七〇年的海牙公约，一九七一年的蒙特利尔公约，都有专条列明本公约不适用于执行军事、海关和警察任务的航空器。在此以前，如一九三三年的罗马公约和一九四四年芝加哥公约，有不同的文字规定，可是基本精神是一样的。一九五五年海牙议定书、一九七一年的危地马拉议定书，都是讲的航空法上运输方面的公约，就是合同行为，都规定：每一个国家，随时可以声明，在使用该国登记的航空器，并把它的全部载量由该国军事当局包用，