

当代保险译丛

[英] B. G. 杰维斯 著

航空法

DANGDAI BAOXIAN YICONG

徐立达 译 周庆麟 谢盛金 校



B.G.Jervis
Book Production Consultants
1985

※
航 空 法

[英] B.G.杰维斯 著

徐立达 译

周庆麟 谢盛金 校

新时代出版社 出版发行

(北京市中农路四路老虎庄七号)

河北香河县渠口镇印刷厂印装

787×1092毫米 32开本 5.3125印张 115千字

1989年12月第1版、1989年12月北京第1次印刷

印数：00001—3000册

ISBN 7-5042-0103-0/F·18 定价：2.00元

内 容 简 介

本书是英国特许保险学会专用考试教材之一，现由中国保险学会组织翻译出版。

本书系统地介绍了国际上的一些重要航空法规、国际航空公约与协议的主要内容。其中包括：芝加哥公约、华沙公约、海牙议定书、蒙特利尔协议、危地马拉议定书、罗马公约、海牙公约、蒙特利尔公约和东京公约。同时还详细地介绍了英国、美国和西欧等国的航空运输法、民航法的条款与细则。

本书可供从事保险工作的专业人员学习使用，也可作为经济与法律院校有关专业的教材。同时，对社会各界与保险工作有关的广大读者和从事民航运输与管理的人员也有一定的参考价值。

《当代保险译丛》出版说明

英国特许保险学会(CII)为培养高级保险专业人才,每年对保险从业人员进行资格考试,历史已久。考试分初、高两级,对初级考试合格者,学会授予准会员(ACII)资格;对高级考试合格者,学会授予正式会员(FCII)资格。这种资格是英国保险专业的最高学位,也为国际保险界所公认,世界许多国家都有它的考试代办机构。

中国保险学会为引进国际保险界所公认的保险专业知识,发展国际保险业务,于1986年成立了代办英国特许保险学会的考试中心。现取得该学会的同意,将该学会考试专用的一系列教材,有选择地翻译,编成《当代保险译丛》陆续出版。以普及国际保险的专业知识,并为我国自办保险干部资格考试以及编撰我国自己的保险教材打下基础。

英国是世界上保险历史比较悠久的国家之一,保险业务比较发达,伦敦市场的保险业务活动对国际保险界有较大的影响,同时有关保险理论和实务的著作也比较成熟。因此,我们首先翻译英国特许保险学会的专用考试教材,作为普及保险知识的开端。第一批拟出版20种:其中有《保险入门》、《法律原理》、《保险原理与实务》、《保险经济学》、《养老金和有关利益》、《个人保险》、《财产和利益保险》、《责任保险》、《人寿保险法和实务》、《海上保险法》、《航空法》、《海上保险承保》、《航空保险承保》、《水运保险理赔》、《航

空保险理赔》、《汽车保险》、《应用保险统计学》、《财产保险的风险估计与控制》、《再保险原理》、《保险公司管理》。

保险是一门社会科学，同各国的社会制度和法律密切相关。因此，在阅读这些著作时应了解原著者国家的社会与历史背景，加以分析取舍；在应用时，要结合我国国情，不宜照搬。

本《译丛》由一部分多年从事保险工作的专业人员以及从事经济学研究或教学的学者翻译，并请有关专家审校。但因个人水平不同，对原著理解难免有误，因此对译文中的不足之处，欢迎广大读者批评指正，以便修订。

本书承中国社科院法学研究所研究员、我国国际航空法专家赵维田教授审阅，谨此深表谢意。

中国保险学会

《当代保险译丛》编辑委员会

《当代保险译丛》编辑委员会

主任委员 程万铸

副主任委员 王永明 罗烈先

编委 (以姓氏笔画为序)

王育宪 刘忠

陈宪平 谢盛金

魏迎宁

前 言

航空保险受国际市场的影响可能要比其他保险业务更大。为了经营国际航空保险业务，要求有关人员必须掌握影响航空运输业务的有关法律知识，而这些知识主要来源于许多国际公约和协议。

本书的内容虽然包括了英国特许保险学会（CII）考试大纲的主要内容，但是，读者还应参考其他一些有关读物，如《保险周报》和《保险月刊》就经常刊登与航空保险有关的文章。此外，报纸、电视和电台也能帮助你适应时代的变化，了解国际上有关航空保险的发展。

目前，世界上有几种航空杂志经常刊登有关的资料。如美国的《国际飞行》和《飞行》杂志、瑞士的《国际航空》等。

关于航空法的标准教科书是由肖克罗斯（Shaw Cross）和博门特（Beaumont）合编的《航空法》第四版（1977年在英国巴特沃思出版）。这是一本极有价值的书藉，虽然该书的价格使大多数读者望而怯步，但它是进一步深造，以及对某一问题特别感兴趣的学生在研究该问题时所必备的参考书。

英国特许保险学会的杂志曾刊登两篇有参考价值的文章：一篇是根据伦敦保险学会的报告（HR10）撰写的《英国航空保险简史》；另一篇是由 R.E.斯隆（R.E.Sloan）与 H.E.冈贝尔（H.E.Gumbel）以及 M.格罗斯（M.Gros-

zman) 合写的《欧洲共同体保险》(在本书第七篇介绍了该文的有关内容)。

伦敦保险学会的杂志也有两篇文章与本书有关:一篇是由 R. A. 西米斯 (R. A. Sims) 写的《对航空保险人感兴趣的某些国际法的发展》;另一篇是 C. 都德利 (C. Dudley) 写的《劫持和恐怖分子攻击飞机和机场设施》。

目 录

第一章 历史发展	1
1.1 国际法规	2
1.2 法令与规则	7
1.3 判例法	7
1.4 小结	8
第二章 1929 年华沙公约	9
2.1 华沙公约的适用范围	10
2.2 专门术语的定义	11
2.3 客运	14
2.4 行李	17
2.5 货物运输	19
2.6 重要案例	22
第三章 国际协议	26
3.1 海牙议定书	25
3.2 1966 年蒙特利尔协议	29
3.3 1971 年危地马拉议定书	32
3.4 1961 年瓜达拉哈拉公约	35
3.5 第 1~4 号蒙特利尔议定书	37
第四章 立法 (英国)	41
4.1 1961 年航空运输法	41
4.2 1962 年航空运输法 (补充规定)	41
4.3 1967 年航空运输法 (实施细则) 令	41

4.4	国际责任限额的折算	43
4.5	未来发展趋势	46
4.6	1960年民航(执照)法	48
4.7	事故调查	48
4.8	1968年气垫飞行器法	48
4.9	1971年气垫飞行器(民事责任)令	49
4.10	1972年航空运输法(公约缔约国)令	51
4.11	航空承运人的责任	51
4.12	1983年航空运输法(英镑比值)令	53
第五章	立法(国际)二	54
5.1	1944年芝加哥公约	54
5.2	国际民用航空组织(ICAO)	57
5.3	国际航空运输协会(IATA)	60
5.4	1952年罗马公约	61
5.5	1963年东京公约	65
5.6	1970年海牙公约	69
5.7	1971年蒙特利尔公约	70
5.8	1967年东京公约法	70
5.9	1971年劫持法	71
5.10	1973年保护航空器法	72
5.11	国际联运公约(1980年日内瓦)	73
第六章	立法(英国)三	76
6.1	1949~1982年民航法	76
6.2	1968年民航法	78
6.3	1973年民航法	81
6.4	1982年空中航行法修正令	82
6.5	适航管理委员会	86
6.6	第四部分:飞机和机组人员执照	88
6.7	第五部分:飞机的经营	93

6.8	第六部分：机组人员的疲劳	95
6.9	第七部分：证件和记录	95
6.10	第八部分：空中交通管制	95
6.11	第九部分：机场、导航灯和危险信号灯	96
6.12	1970年空中航行噪音证书令	97
6.13	1974年空中航行（总）条例	97
6.14	1981年空中规则和空中交通管制条例	99
6.15	1969年空中航行（事故调查）条例	101
第七章 美国和西欧		103
7.1	美国	103
7.2	西欧	118
7.3	欧洲的国内第三者法	122
7.4	代位追偿权	127
7.5	损失的估价	128
第八章 附录		130
8.1	1929年华沙公约	130
8.2	1955年海牙议定书	145
8.3	1966年蒙特利尔协议 CAB 18900	157

第一章 历史发展

为了使读者能全面地了解当代航空法的现状，首先，应了解航空法的发展情况，这是本章以历史发展为题的目的所在。

航空法是随着人类飞行的发展而发展的，虽然它们之间并不总是那么完全同步。但为了方便起见，我们将其发展大致分为三个阶段：即第一次世界大战以前；两次世界大战之间；第二次世界大战以后。

世界上最早的飞行是从热气球飞行开始的（第一次飞行在1783年），1785年，横跨英吉利海峡飞行成功。而第一次重于空气的飞行物则是1855年使用的滑翔机，但是，这样的飞行在使用动力以前几乎占去了半个世纪的时间。使用动力飞行是莱特兄弟于1903年在美国进行的，当时，虽仅以“码”来计算飞行距离，而且飞行高度也很低，但是，他们的飞行证明了使用动力飞行是可能的。8年以后，同样的飞行在欧洲也获得了成功。这些早期成功的飞行鼓舞着更多的人参加到这一崭新的领域。几年以后（即1909年），布莱瑞特(Bleriot)由卡拉斯飞到多佛；到1913年，美国的温纳马克(Wanamaker)大胆地作出了横跨大西洋的飞行计划。与此同时，人们渐渐地认识到把飞行用于军事上的可能性，军队也开始增加了飞行部队。

1.1 国际法规

在此期间召开了多次有法学家（律师）参加的国际会议，制定了许多安全规章。在会议上，大家讨论的主要问题是有关国际公法的规则和法律冲突。鉴于国际飞行运载旅客和货物潜在发展的可能性，与会代表很快地就认识到有必要对这些问题及早地加以重视。占第一位的问题（或者说最重要的问题）就是谁对大气空间拥有主权，这个问题在公海上空没有产生多大难题，因为，大家一致认为该大气空间是自由区。而困难是在陆地和领海之上的大气空间的所有权问题上，对此会上提出了各种理论。但是，国家对其领土以及领海之上的大气空间拥有完全主权的理论，却普遍地被各国接受，也是迄今仍然为大家所承认的原则。现在我们已经进入空间时代，领空主权之上的外层空间成了必须重新加以考虑的问题。有一种观点认为，应当在低于人造卫星轨道处划一条界限。显然，现在尚未成为事实。

第一次世界大战期间，航空技术迅速发展，飞机的数量有了明显的增加，飞机及其各部件的可靠性在不断提高，飞机的承载能力与飞行距离也越来越大。机械工业的全面发展为航空工程师们提供了向世界展示在和平时期飞机潜力的机会。由于战时飞机的数量迅速增多，用途不断增加，因此，更迫切需要制定国际管理的法规。

1.1.1 1919年巴黎公约

1916年，美洲各国在智利集会。会议建议与会各国都应该有一个与其他美洲国家一样的航空立法。不幸的是，这一建议当时并没有被各国所采纳。欧洲，因为当时正在进行第一次世界大战，所以直到1919年才签订了《巴黎公约》（该公约的内容我们将在第二章进行解释）。该公约确立了关于飞越不同国家之间的管理规则，肯定了各国对其领土之上大气空间拥有完全的和排他的主权。同时，该公约制定了管理飞机和机组人员适航规则以及航行规则。有38个国家的代表在公约上签了字。但是，美国 and 大多数美洲国家则没有在该公约上签字。因此，该公约想成为具有世界普遍协议的目的并没有达到。英国是《巴黎公约》的签字国，并用《1920年空中航行法》^①使之在英国生效。

在本书的后面我们将知道，《巴黎公约》已被《1944年芝加哥公约》所代替；而《1920年空中航行法》则被《1919年民航法》所废除。这些法规和法令我们后面再讨论。

1.1.2 1929年华沙公约

《1929年华沙公约》，是一个非常重要的公约：至今仍然有效。它是解决承运人对旅客与货物的责任问题的公约，我们在后面将进行详细的研究。在英国，用《1932年航空运输

^① 本书中的法规或法令，凡是没有加地名或国名者，均为英国的法律。
——译者

法使之生效，但该法已被废除，为《1961年航空运输法》所取代（该航空运输法由《1967年航空运输法（实施细则）令》使之生效），在本书后面将对这些法规作详细研究。

1.1.3 1933年和1952年罗马公约

1933年的第一个《罗马公约》，力图将飞机对地面的人员和财产造成的损害问题确立统一的法律制度，并负责引入对此风险实行强制保险的规定。但是这个公约并未得到多数国家的支持，直到1942年才达到五国批准这个起码数目使之生效。英国虽然不是批准国之一，但《1949年民航法》采纳了不需证明过失飞机所有人或者经营人就要承担责任的概念。这个公约后为1952年第二个《罗马公约》所代替，而《1952年《罗马公约》也只有很少几个国家批准，其中没有一个大国。

1.1.4 1944年芝加哥公约

第二次世界大战期间，大部分国际航班被限制或裁减。但尽管如此，人们在技术方面仍取得了许多进展，其中最引人注目的应该是喷气飞机了。在大战尚未结束之前，52个国家的代表在芝加哥集会，试图起草管理民航的国际法规。这个公约连同以前的《华沙公约》奠定了当代调整航空运输的国际法规则与规章，本书后而将要加以研究。《1949年民航法》使《芝加哥公约》在英国生效。

1.1.5 修订华沙公约的海牙议定书

在1955年召开的海牙国际会议上，为了使《华沙公约》现代化，对《华沙公约》进行了修订，并制定了《海牙议定书》。在英国，由《1961年航空运输法》使《海牙议定书》的规定生效。该法案至今仍然有效。

1.1.6 1961年瓜达拉哈拉公约

《1961年瓜达拉哈拉公约》是对《华沙公约》的补充。该公约建立了关于非缔约承运人的人进行航空运输的国际规则（即由专门旅游经营人或旅行社以本人名义而不是以航空公司代理人的身份签售飞机票，航空公司是实际承运人，而以其名义发售飞机票的机构是缔约承运人）。使该公约生效的英国，制定的法规是《1962年航空运输法（补充规定）》。

1.1.7 1963年东京公约

再一个值得注意的国际公约，是《1963年东京公约》。简言之，《东京公约》主要规定关于在飞机上的犯罪行为，包括非法劫持飞机。英国批准了《东京公约》，并以《1967年东京公约法》列入英国法令全书。1968年该法（除其引渡条款外）全部生效。

1.1.8 1966年蒙特利尔协议

由于美国政府宣布它要退出《华沙公约》，1966年在蒙特利尔由自愿提高对美国旅客赔偿责任的各航空公司达成协议（美国民航委员会 第18900号文件）作为一项临时办法，直到提出永久性解决办法为止。

1.1.9 1970年海牙公约

60年代末期劫持飞机的犯罪盛行，一般认为有必要制定惩罚这类犯罪分子的措施以制止空中强盗行为。《1970年海牙公约》完成了这项工作。该公约的有关规定，在英国用1971年劫持法而使之生效。

1.1.10 1971年蒙特利尔公约

《蒙特利尔公约》对那些企图毁坏地面设备和导航设施的袭击民航的人关上了最后一道门。

1.1.11 1971年危地马拉议定书

《1971年危地马拉议定书》是对美国政府对《华沙公约》规定的低责任限额的反对作出的回答。《1971年危地马拉议定书》有两个独特的特点：部一，它规定可自动增加责任限额；第二，规定至少有30个国家批准该公约才生效，其