

航空特色系列教材

MINYONG HANGKONGFA GAILUN

民用航空法概论

主 编 郭 莉

副主编 任 蓉



航空工业出版社

民用航空法概论

主 编 郭 莉
副主编 任 蓉

航空工业出版社

北 京

内 容 提 要

本教材主要满足航空院校学生选修之需求。在内容上，突出了民用航空法的基本概念、基本理论和基本制度，并尽可能推陈出新，采纳了最新立法规定，并及时反映一些新的研究成果，使本书更具新颖性；在体系上，增加了民用航空行政处罚制度一章，与民用航空刑事法律制度形成呼应，并在每章后增加了知识拓展、案例分析，在拓宽知识的深度和广度同时满足不同读者的需求。

图书在版编目 (C I P) 数据

民用航空法概论/郭莉主编. —北京: 航空工业出版社, 2010. 4
ISBN 978 - 7 - 80243 - 511 - 7

I. ①民… II. ①郭… III. ①民用航空—航空法—概论—教材 IV. ①D993. 4

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2010) 第 074915 号

民用航空法概论 Minyong Hangkongfa Gailun

航空工业出版社出版发行

(北京市安定门外小关东里 14 号 100029)

发行部电话: 010 - 64815615 010 - 64978486

北京地质印刷厂印刷

全国各地新华书店经售

2010 年 4 月第 1 版

2010 年 4 月第 1 次印刷

开本: 787 × 1092 1/16

印张: 12.75

字数: 320 千字

印数: 1—3000

定价: 20.00 元

前 言

航空法的研究在我国起步较晚，相关研究成果相比其他法学内容要少得多，表现在教材上也不是很完善。作为航空院校，航空是其特色，本教材的编写是根据南昌航空大学教学改革的要求，配合本校文法学院教学体系及课程改革而做的尝试。参与编写的人员均为南昌航空大学文法学院教师，并得到南昌航空大学教材建设基金的资助，它是体现航空特色的系列教材之一。在教材编写的过程中，对当前的资料进行了认真的筛选和梳理，并尽可能体现自己的特色和创新之处。

一、基础性。本教材主要满足航空院校学生选修之需求，因此，本教材的编写突出民用航空法的基本概念、基本理论和基本法律制度，以读者能够对当前国际、国内民用航空法律制度和相关基本理论知识有一个基本把握为限。

二、创新性。创新性体现在教材的体系上及部分内容上。在体系上本教材增加了民用航空行政处罚制度一章，与民用航空刑事法律制度形成呼应。民用航空行政处罚制度单独成章是其他教材所不具有的，更突出了航空法兼有公法和私法的属性，也使体系更为完整。纠正了有些教材在部分章节的内容上偏向管理学内容的问题，在内容上具有一定的创新性。

三、灵活性。本教材在突出基础性特点的同时，力求具有一定的灵活性，在内容上增加了知识拓展、案例，拓展了知识的深度和广度，以满足不同读者的需求。

目前，国家根据民用航空运输形势发展需要发布、修改了许多规定，理论界也不断有新的成果问世。因此，本教材在内容上尽可能推陈出新，根据立法的变化，采纳了最新规定，并及时反映一些新的研究成果，使本书更具新颖性。但由于编者水平有限，疏漏之处在所难免，欢迎广大读者批评指正！本教材在编写的过程中引用和参考了许多教材和资料，在此表示真诚感谢！

本教材由郭莉拟定编写大纲目录，并负责统稿及部分内容的修改和补充。作者编写分工如下（按章节撰写的先后顺序排名）：

任 蓉：第一章，第二章，第七章，第十章，第十二章；

郭 莉：第三章，第五章，第十一章；

李 杨：第四章；

张人方：第六章，第九章；

李 青：第八章。

编者

2009年9月

目 录

第一章 民用航空法概述	(1)
第一节 民用航空法的概念及调整对象	(1)
一、民用航空法的概念	(1)
二、民用航空法的特征	(1)
三、民用航空法的调整对象	(2)
第二节 民用航空法的渊源	(5)
一、国际民用航空法的渊源	(5)
二、国内民用航空法的渊源	(6)
第三节 民用航空法的历史发展概述	(7)
一、民用航空法的萌芽时期	(7)
二、民用航空法的形成和发展时期	(8)
三、现代民用航空法的完善时期	(9)
第四节 我国民用航空法概述	(11)
一、我国民用航空法律的历史发展	(11)
二、我国民用航空法律体系	(12)
三、我国《民用航空法》的完善	(14)
第二章 空气空间法律制度	(22)
第一节 空气空间的法律地位	(22)
一、1919年《巴黎空中管理公约》(简称1919年《巴黎公约》)签订前关于空气空间法律地位的各种学说	(22)
二、1919年《巴黎公约》对空气空间法律地位的确定	(23)
三、《国际民用航空公约》对空气空间法律地位的确定	(24)
第二节 领空主权	(24)
一、领空主权的基本内容	(24)
二、领空主权原则的确立	(25)
三、领空主权的法律性质	(26)
第三节 空域管理法律制度	(27)
一、空域管理的原则	(27)
二、空域管理的内容	(28)
三、国际航空规则	(30)
四、空中飞行规则	(31)



第三章 民用航空器法律制度	(37)
第一节 民用航空器概述	(37)
一、民用航空器的定义	(37)
二、民用航空器的法律地位	(38)
第二节 民用航空器国籍与登记	(39)
一、确立民用航空器国籍制度的意义	(39)
二、民用航空器国籍登记	(39)
三、民用航空器登记国（国籍国）的权利和义务	(42)
四、航空器国籍登记原则存在的问题	(43)
五、民用航空器国籍登记标志	(44)
第三节 民用航空器权利	(46)
一、民用航空器权利种类	(46)
二、民用航空器权利登记	(50)
第四节 民用航空器适航管理制度	(52)
一、许可制度	(52)
二、违反民用航空器管理规定的法律责任	(54)
第五节 民用航空器的搜寻援救和事故调查	(55)
一、民用航空器搜寻援救	(55)
二、民用航空器事故调查	(57)
第四章 民用航空人员管理制度	(67)
第一节 民用航空人员的概念及相关规定	(67)
一、民用航空人员的概念及分类	(67)
二、民用航空人员资格的取得与丧失	(68)
三、民用航空人员的工作与休息时间	(70)
四、民用航空人员的法律责任	(73)
第二节 民用航空机组法律规定	(73)
一、机组的组成	(73)
二、机长资格	(74)
三、机长的权力	(75)
四、机长的职责	(75)
第五章 民用机场管理制度	(80)
第一节 民用机场建设使用制度	(80)
一、民用机场建设审批制度	(80)
二、民用机场使用许可证制度	(82)
第二节 民用机场净空及环境保护制度	(84)
一、民用机场净空及电磁环境保护	(84)
二、民用机场环境保护	(85)



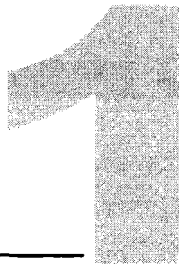
第三节 民用机场安全管理制度	(86)
一、机场安全管理制度	(86)
二、民用机场的安全保卫制度	(87)
第六章 民用航空旅客运输合同制度	(93)
第一节 民用航空旅客运输合同的基本理论	(93)
一、民用航空旅客运输合同的概念和特征	(93)
二、民用航空旅客运输合同的形式和种类	(94)
三、民用航空旅客运输合同的构成	(94)
四、民用航空旅客运输合同的成立、生效和完成	(96)
五、民用航空旅客运输合同的变更和解除	(96)
六、民用航空旅客运输合同责任形式	(98)
第二节 民用航空承运人的义务	(99)
一、强制缔约义务	(99)
二、按约运输义务	(99)
三、安全运输义务	(100)
四、其他义务	(101)
第七章 航空运输责任制度	(105)
第一节 航空运输归责原则	(105)
一、航空运输责任期间	(105)
二、航空运输归责原则	(107)
三、航空运输的免责事由	(111)
第二节 航空承运人的责任	(112)
一、航空旅客运输责任构成	(112)
二、托运行李与货物运输责任构成	(115)
三、旅客、行李或货物延误责任构成	(116)
第三节 航空运输损害赔偿范围及标准	(117)
一、旅客人身损害赔偿范围及标准	(117)
二、行李或货物损失的赔偿范围及标准	(118)
三、延误造成损失的赔偿的范围及标准	(119)
第四节 航空运输赔偿责任限额及例外	(120)
一、国际航空运输赔偿责任限额	(120)
二、国内航空运输赔偿责任限额	(121)
三、航空运输赔偿责任限额的例外	(122)
第五节 航空运输诉讼的管辖权	(122)
一、国际航空运输责任的诉讼管辖权	(122)
二、国内航空运输责任的诉讼管辖权	(123)



第八章 对地（水）面第三人损害赔偿责任制	(128)
第一节 对地（水）面第三人损害赔偿原则及侵权行为的构成	(128)
一、对地（水）面第三人损害责任原则	(128)
二、对地（水）面第三人侵权行为的构成要件	(129)
第二节 对地（水）面第三人的赔偿范围和免责事由	(130)
一、对地（水）面第三人的赔偿范围	(130)
二、免责事由	(131)
三、对地（水）面第三人赔偿限额	(131)
第三节 经营人责任保险或担保	(134)
一、经营人的界定	(134)
二、经营人责任保险或担保的基本内容	(135)
第四节 对地（水）面第三人损害赔偿的诉讼规则	(137)
一、管辖法院	(137)
二、索赔期限和诉讼时效	(137)
三、对外国判决的承认和执行	(138)
第九章 民用航空保险法律制度	(146)
第一节 民用航空保险概述	(146)
一、民用航空保险的概念及特点	(146)
二、民用航空保险的种类	(147)
三、民用航空保险的形式	(149)
第二节 民用航空保险赔偿及保险争议的处理	(150)
一、民用航空保险的索赔	(150)
二、民用航空保险的理赔	(150)
三、民用航空保险争议的解决	(152)
第十章 通用航空法律制度	(156)
第一节 概述	(156)
一、通用航空的概念及其地位	(156)
二、我国通用航空的法制建设	(157)
第二节 通用航空管理法律制度	(158)
一、通用航空的从业的法定条件	(158)
二、通用航空飞行计划的申请	(158)
三、通用航空飞行保障规定	(159)
四、升放和系留气球的规定	(160)
五、法律责任	(161)
第十一章 民用航空行政处罚制度	(167)
第一节 违反民用航空行政管理的行为	(167)



一、扰乱航空秩序的行为	(167)
二、妨害航空安全的行为	(168)
三、妨害民用航空营运管理秩序的行为	(168)
第二节 民用航空行政处罚的种类	(169)
一、申诫罚	(169)
二、行为罚	(169)
三、财产罚	(169)
四、人身罚	(170)
第三节 民用航空行政处罚的实施机关及程序	(170)
一、民用航空行政处罚的实施机关及管辖分工	(170)
二、民用航空行政处罚程序	(171)
第十二章 民用航空刑事法律制度	(175)
第一节 国际航空刑事法律制度	(175)
一、国际民用航空安全保护公约	(175)
二、国际民用航空犯罪与刑罚	(177)
三、空中刑事管辖权	(178)
四、引渡或起诉	(180)
五、国家的权力和责任	(181)
第二节 国内航空犯罪与刑罚	(182)
一、破坏民用航空器罪	(182)
二、破坏航行设施罪	(183)
三、劫持航空器罪	(183)
四、暴力危及飞行安全罪	(184)
五、重大飞行事故罪	(184)
六、非法携带或托运违禁物品罪	(185)
七、聚众扰乱民用航空站秩序罪	(185)
八、民用航空器主管机关人员渎职罪	(185)
九、公共航空运输重大责任事故罪	(186)



第一章 民用航空法概述

第一节 民用航空法概念及其调整对象

航空法（Air Law）是随着航空技术进步而发展起来的一个法律分支，是关于领空主权、空中航行和民用航空活动的法律规范的总称。1944年芝加哥会议签订了《国际民用航空临时协定》、《国际民用航空公约》、《国际航班过境协定》、《国际航空运输协定》和《国际民用航空会议最后决议书》五个文件，为现代航空法奠定了基础。由于航空运输的迅速发展，所涉及的各种国内和国际关系日益复杂和广泛，因此，加强民用航空法的建设成为世界各国的迫切需要。

一、民用航空法概念

民用航空法主要是调整民用航空活动所产生的社会关系，而民用航空活动是指除军用航空和公务航空以外的一切活动。军用航空是指军事部门使用航空器为军事目的进行的航空活动。公务航空是指国家机关使用航空器为执行公务而进行的航空活动，例如，海关缉私、公安机关巡逻、追捕逃犯等使用航空器的活动^①。因此，民用航空活动不包括国防、警察和海关使用航空器的活动。理论上一般认为，民用航空法是关于民用航空器运行以及民用航空活动的法律规范的总和，不包括规范外层空间活动的法律法规。

二、民用航空法的特征

民用航空法是国际法和国内法的有机组成部分，具有其鲜明的特征。

1. 国际性。国际性是民用航空法的显著特征。航空活动的空间并不像陆地和海上活动那样存在有形的边界。航空活动的远程性、高速性和领空飞越等特殊性质决定了民用航空法的国际性。因此，民用航空立法从一开始就作为国际法的一部分而存在，从这一意义上来说，国内民用航空法应尽可能地与国际法取得最高程度的一致^②。基于国际交往和经济全球化的需要，世界航空运输相互依赖和相互合作，并且随着多国航空公司的建立，航空运输国际化的特点更加明显。同时，由于制止航空犯罪的需要，航空立法的国际性也愈加明显。

2. 平时法。民用航空法以民用航空活动为其主要规制内容，它的“民用”性质在于，它是调整民用航空活动所产生的社会关系。《国际民用航空公约》第3条第1款和第2款就明确规定，“本公约仅适用于民用航空器，不适用国家航空器”，“用于军事、海关和警察部门的航空器应当认为是国家航空器”。第89条规定，“如遇战争，本公约的规定

^① 崔祥建，吴菁，成宏峰编著：《民航法律法规与实务》，旅游教育出版社，2007年版，第2页。

^② 《国际民用航空公约》第37条规定：“缔约国承允在关于航空器、人员、航路及各种辅助服务的规章、标准程序及工作组织方面进行合作，凡采用统一办法而能便利、改进空中航行的事项，尽力求得可行的最高程度的一致。”



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，并将此事通知理事会，上述原则同样适用。”基于这一特性，民用航空法是平时法。

3. 兼有公法和私法性质。民用航空立法首先要解决的问题涉及飞行管理、空域管理、民用航空安全等方面。就国内航空业而言，相对其他行业来说，国家对于航空业的管理和监督力度要更高；就国际民用航空运营而言，航空立法主要会涉及主权、领土、国籍、国家间关系等法律问题。解决上述国家主权等公法问题的国际公约有1944年的芝加哥《国际民用航空公约》（简称《芝加哥公约》）等。《芝加哥公约》的签署在国际航空法历史上具有里程碑意义。该公约是现行关于国际民用航空法的最基本文件，对空中航行、国际民用航空组织（ICAO）、国籍航空运输等都做了具体规定。第二次世界大战后，由于危害国际民航安全的行为屡屡发生，在国际民航组织的支持下，一些国家召开了国际会议，相继于1963年签订了《东京公约》，1970年签订了《海牙公约》，1971年签订了《蒙特利尔公约》，以便有效制止航空犯罪行为的发生。1988年签订了《补充蒙特利尔议定书》，1991年签订了《关于注标塑性炸药以便探测的公约》。上述一系列国际公约构成了国际航空公法的框架。而《芝加哥公约》第17号附件则涵盖了国际航空公法方面的最新发展动态。

民用航空立法除了涉及上述公法领域之外，还涉及公共航空运输企业、公共航空运输中的运输凭证、承运人责任以及对地（水）面第三人损害的赔偿责任等私法领域的法律问题。各国有关财产权利、合同、侵权行为等方面的法律法规存在着很大差异，因此，国际航空运输需要有统一的规则予以规制。国际航空私法发展中最值得一提的是，1999年签署的《蒙特利尔公约》。1997年5月，国际民用航空组织法律委员会第30次会议在加拿大的蒙特利尔召开，会议讨论通过了新华沙公约草案。1999年5月28日，新华沙公约的正式文本——《蒙特利尔公约》通过。1999年《蒙特利尔公约》的正式名称是《统一国际航空运输某些规则的公约》（Convention For The Unification Of Certain Rules For International Carriage By Air），目的在于确保国际航空运输消费者的利益，对在国际航空运输中旅客的人身伤亡或行李损失，或者运输货物的损失，在恢复性赔偿原则基础上建立公平赔偿的规范体系^①。我国和其他51个国家在该大会上签署了该项公约。2005年2月28日，全国人民代表大会常务委员会通过《关于批准〈统一国际航空运输某些规则的公约〉的决定》。^②2005年7月31日，该公约对我国生效。

三、民用航空法的调整对象

民用航空分为“公共航空运输”和“通用航空”两大类。公共航空运输是指公共航空运输企业使用民用航空器经营的旅客、行李或者货物的运输，包括公共航空运输企业使

^① 在蒙特利尔公约以前，国际上已经存在若干个关于国际航空运输赔偿的规则，具体包括：1929年《华沙公约》、1955年《海牙议定书》、1961年《瓜达拉哈拉公约》、1971年《危地马拉城协议书》和1975年在蒙特利尔签订的第1、2、3、4号《蒙特利尔议定书》。

^② 第十届全国人民代表大会常务委员会第十四次会议决定：批准国务院提请审议批准的1999年5月28日经国际民航组织在蒙特利尔召开的航空法国际会议通过的《统一国际航空运输某些规则的公约》；同时声明：在中华人民共和国政府另行通知前，《统一国际航空运输某些规则的公约》暂不适用于中华人民共和国香港特别行政区。1999年《蒙特利尔公约》于2005年7月31日起对我国生效。



用民用航空器办理的免费运输^①。通用航空运输是指使用民用航空器从事公共航空运输以外的民用航空活动，如从事工业、农业、林业、渔业和建筑业的作业飞行以及医疗卫生、抢险救灾、气象探测、海洋监测、科学试验、教育训练、文化体育等方面的飞行活动^②。民用航空法调整航空活动领域的社会关系涉及范围广，有国家对航空事业的宏观调控，主管部门对航空企业、航空人员的管理，空中飞行、航空运输、航空保险、航空安全、航空犯罪、航空事故的调查和赔偿等。

民用航空法主要调整民用航空活动中所产生的社会关系，由此形成相应的法律关系。与其他法律关系一样，民用航空法律关系也包括主体、客体、内容三要素。理解与掌握航空法律关系的构成要素，有利于对每个航空法律关系的成立、变更、终止的判断，有利于对每个航空法律关系的性质及效力的认定。

（一）主体

民用航空法律关系的主体，简称航空主体，是指参加到民用航空法律关系中享受权利、承担义务的当事人。其主体包括自然人、法人、其他非法人组织、国家及国际航空组织。^③

1. 自然人。自然人作为航空法律关系主体极为常见。自然人通常以三种身份参与到航空法律关系之中。这三种身份分别是旅客、航空业务从业者、受害者。自然人成为航空法律关系主体，主要基于法律上的原因和法律上的某些事实。前者如自然人基于机票购买行为而成为航空旅客，后者如航空器坠落给地（水）面上的第三人造成损害时，使自然人成为航空法律关系的当事人。自然人在以不同的身份参与航空法律关系时，法律对其权利能力与行为能力的要求不同，法定的条件也不同。如果自然人作为旅客，患有烈性传染病或可能给航空器造成危害时，其权利能力就会被加以限制，即航空承运人有权拒绝其登机。存在精神障碍、丧失行为能力的自然人，根据航空客运规定也不能登机。这就说明自然人一旦以旅客身份成为航空法律关系主体，必须同时具备权利能力和行为能力，并且必须符合航空法律的特别规定，如果自然人以航空器的空勤人员、地勤人员、航空管理人员、维修人员身份成为航空法律关系主体，那么他（她）必须具备法律法规规定的相应条件和符合特定要求。如果自然人因航空事故以受害人身份成为航空法律关系当事人，则法律对其没有特别要求。

2. 法人。法人成为航空法律关系主体的情况也是非常常见的，无论是企业法人还是事业法人都可以成为航空法律关系的主体。他们通常在以下三种情形下成为航空法律关系主体：一是具备从事航空业务许可证的航空公共运输企业、航空器设计制造企业、航空器维修企业等法人在从事业务时成为航空法律关系的主体；二是非从事航空业务的法人基于某些法律上的原因成为航空法律关系的主体，如与航空货运公司签订航空货运合同或包机合同的企业法人；三是某些企业法人基于法律上的事实成为航空法律关系的主体，如因发送信号干扰航空导航的从事无线电传输的企业，航空器坠落造成地（水）面财产损失的企业。事业法人在航空法律关系中成为主体时，通常是以管理者身份出现，如民用航空

^① 董杜娇，顾林华主编：《航空法教程》，对外经济贸易大学出版社，2007年版，第147页。

^② 董杜娇，顾林华主编：《航空法教程》，对外经济贸易大学出版社，2007年版，第230页。

^③ 本节有关航空法律关系构成的论述主要参考了郝秀辉的《航空法律关系的思考与研究》一文。参见郝秀辉：《航空法律关系的思考与研究》，载于《中国民用航空学院学报》，2004年第1期。



局，凡事业法人参与的航空法律关系多是具有行政性质的法律关系。

3. 非法人组织。非法人组织作为航空法律关系主体的情况也是存在的。如合伙组织、个人独资企业、不具备法人条件的中外合作企业和外资企业、依法登记的不具有法人资格的公益团体、企业法人分支机构等。这些非法人组织也可以基于法律上的原因、法律上的事实或因从事航空业务而成为航空法律关系的主体，这类主体的权利应受同等保护。

4. 国家。国家是必然的航空法律关系主体，因为所有航空活动的开展离不开空气空间，而空气空间中的领空是主权国家领土的一部分，必处于国家主权管辖和控制之下，对领空拥有主权的国家作为航空法律关系主体，其主要职责是对整个航空制度进行管理及承担遇险航空器的搜寻、救援工作。

5. 国际航空组织。国际航空组织也可以成为航空法律关系的主体。由于航空活动的国际性很强，决定了在涉外航空法律关系中，国际航空组织的地位非常重要，它在协调国际民航关系，解决国际民航争议，缔结国际条约，参与国际航空法的制定等方面发挥重要作用。不同的国际航空组织参与的航空法律关系的类型不同，宗旨和目的也就不同。例如，国际民航组织在宏观上调控国际民用航空的安全和发展，国际航空运输协会则直接或间接为从事国际航空运输服务的各个航空运输企业提供协作途径，国际机场理事会则以非政府组织的身份发展与保持世界各地机场之间的合作。

（二）客体

民用航空法律关系的客体是航空权利、义务所指向、影响和作用的对象。客体不仅是航空法律关系产生和存在的前提，同时又是航空法律关系主体间发生权利义务联系的中介，如果没有航空法律关系的客体，航空权利和义务就无所依托，因此，客体也是航空法律关系不可缺少的要素。不同类型的航空法律关系有着不同的客体。具体而言，航空法律关系的客体主要有两类：物和行为。

物是指存在于人身之外，能满足人们的社会需要而又能为人所实际控制或支配的物质对象。作为航空法律关系客体的物，既可以是无形物也可以是有形物，既可以是自然物也可以是创造物，只要是在航空活动中能为人所利用的东西，均属航空法律关系的客体。从这个意义上讲，物的范围随着人类征服自然、改造自然的能力不断扩大而呈扩大趋势。

目前，在民用航空法律关系中，能作为客体的物主要包括航空器及其部件、机场、各种导航设施、行李及货物。物是大多数航空法律关系中非常重要的客体，甚至在很大程度上决定航空法律关系的成立、有效与否。例如，凡是国家法律法规和有关规定禁止运输的物品，严禁收运。需经主管部门查验、检疫和办理手续的货物，在手续未办妥之前不得收运。另外，物在程序法上也有意义，在某些情况下关系到案件的管辖，因为根据程序法规定，诸如机场等不动产发生纠纷时，是由不动产所在地法院管辖的。

行为是指人们有意识的活动，包括作为和不作为。在许多情况下，航空法律关系主体的权利和义务是围绕着主体间的一定行为建立起来的。例如，航空运输法律关系的客体就是运输行为；航空器对地（水）面第三人损害赔偿法律关系的客体是侵权行为。作为航空法律关系客体的行为，既可以是法律行为，如合同行为、管理管制行为，也可以是事实行为，如侵权行为、航空器的紧急避险行为等。

（三）内容

航空法律关系的内容是指航空法律关系的主体所享有的权利和承担的义务。例如，航



空货运合同的承运人有将承运的货物如期安全运达收货地的义务，有请求托运人依约支付运费的权利等。

权利与义务有些是法律规范直接规定的，有些是在法定范围内由当事人协商决定的。不同的航空法律关系有着不同的内容，不同的权利义务是不同的航空法律关系的具体表现，也是航空法律关系性质的具体表现，因此，航空法律关系的内容也是确认航空法律关系性质的依据。例如，基于对航空器、航空器部件、机场及其设施、航空运输货物的所有权和使用权而产生了具有物权性质的航空法律关系；基于对航空器的采购、航空运输、航空器对地（水）面第三人损害赔偿责任而产生了具有债权性质的航空法律关系；基于对航空适航管理、航空航线及管制区域管理、机场开放及运行管理、公共航空运输企业管理而产生了具有行政性质的航空法律关系。在这些不同性质、不同种类的航空法律关系中，当事人的权利义务内容是不同的。例如，航空器制造人所享有的权利和承担的义务，与航空机场管理所享有的权利和承担的义务是不相同的。即使是同一主体，因其参与的航空法律关系的种类不同，其所享有的权利和承担的义务也是不同的，例如，航空公司参与的航空旅客运输法律关系与其参与的航空器买卖法律关系中，航空公司作为承运人和买方的权利与义务相差甚远。

第二节 民用航空法的渊源

法律渊源在法学学说史上有着不同的认识。按照通说，法律渊源指的是法律的表现形式。民用航空法的渊源是指民用航空法的表现形式。由于民用航空法表现为国际民用航空法和国内民用航空法，其分别处于不同的法律体系之中。

一、国际民用航空法的渊源

学者们对于国际民用航空法渊源有着不同的看法。有些学者认为，多边国际航空公约是航空法的主要渊源；有的学者则认为，国际航空法最通常的渊源是多边或双边公约和条约；还有学者认为，“航空法的渊源包括：多边条约、双边协定、国内法、国家与航空公司之间的合同、各航空公司之间的合同、国际法的一般原则”^①。我们认为，国际民用航空法的渊源主要由国际航空条约、国际惯例以及国内法等组成。其中，国际航空条约占据主要地位，国际惯例居于次要地位^②，而国内法只是起着辅助作用^③。

①（荷）弗斯霍尔·迪德里克斯：《航空法简介》，赵维田译，中国对外翻译出版公司，1987年版，第14页。

② 由于航空活动的迅速发展，伴随着立法的同步进行，习惯作为法的渊源在很大程度上被绕过去了，导致今天的航空法主要是成文法，国际习惯不再是国际航空法的主要渊源了。——参见肖罗斯和博蒙的《航空法》中译本第14页以及维舍的《航空法中的法律冲突》，1934年海牙国际法讲演集第3页，转引邵津《国际法》（第2版），北京大学出版社，高等教育出版社，2005年版，第160页。

③ 例如，关于承运人的免责事由关于不可抗力的规定，1929年《华沙公约》第20条第1款规定：“承运人证明本人及其受雇人为了避免损失的发生，已经采取一切必要措施，或者不可能采取此种措施的，不承担责任。”其中，怎样界定公约中所称的“不可能采取此种措施的”情形，怎样免除航空承运人的责任等问题，《华沙公约》及其后《蒙特利尔公约》并没有具体作出规定，而是交由各国法院依本国法律予以解决。在此类情形中，国内法就起着填补国际条约空缺的辅助作用。



（一）国际航空条约

按照1969年《维也纳条约法公约》规定，条约是指国际法主体之间、主要是国家之间依据国际法所缔结的，据以确定其相互权利与义务的国际协定。作为国际民用航空法渊源的国际航空条约有：

1. 以《芝加哥公约》为主体的一系列条约奠定了现代国际航空法的基础，主要调整的是政府间或政府与航空运输业者间的法律关系。包括1944年《芝加哥公约》、《国际航班过境协定》、《国际航空运输协定》和《国际民用航空会议最后决议书》等。

2. 《华沙公约》及相关修订文件为基础的一系列条约是国际航空运输领域最重要的多边国际条约。主要目的是调整国际航空运输中的民事法律关系和有关各方权利与义务的责任制度。包括1929年《华沙公约》、1955年《海牙议定书》、1961年《瓜达拉哈拉公约》、1971年《危地马拉城议定书》、1975年四个《蒙特利尔附加议定书》和1999年《蒙特利尔公约》。

3. 以预防及惩治民用航空犯罪为目的的多边国际航空条约，包括1963年《东京公约》（全称为《关于在航空器上犯罪和其他某些行为的公约》）、1970年《反劫机公约》（全称为《关于制止非法劫持航空器的公约》）、1971年在蒙特利尔签订的《反破坏公约》（全称为《关于制止危害民用航空安全的非法行为的公约》）、1988年在蒙特利尔签订的《蒙特利尔补充议定书》（全称为《制止在用于国际民用航空的机场发生的非法暴力行为以补充1971年9月23日于蒙特利尔签订的制止危害民用航空安全的非法行为的公约的议定书》）、1991年在蒙特利尔签订的《关于注标塑性炸药以便探测的公约》。

此外，还有一些多边国际航空公约，例如，1948年《日内瓦公约》（全称为《关于国际承认航空器权利公约》）、1952年《罗马公约》、1978年《蒙特利尔议定书》（全称为《修改1952年10月7日在罗马签订的关于外国航空器对地（水）面第三方造成损害的公约的议定书》）、2001年《开普敦公约》（全称为《移动设备国际利益公约》）、1956年《关于欧洲不定期航空运输商业权力的多边协定》、1959年《关于成立非洲和马达加斯加空中航行安全设备管理局的公约》、1960年《关于成立中美洲空中航行服务公司的公约》、1960年《关于进口航空器适航证的多边协定》、1982年《欧洲民用航空委员会—美国谅解备忘录》等。

（二）国际惯例

在1929年《华沙公约》制定以前，欧洲各国航空公司已经建立了自己的组织——国际航空运输协会。国际航空运输协会所制定的“共同条件”^①文件虽然不具有修订国际航空运输专门性公约的效力，但是在不违背专门性国际公约规制的前提条件下，却具有补充运输合同具体规则的作用，因而在航空法中占有重要地位。这些文件对于国际航空运输专门性公约规定范围外的涉外航空运输，只要承运人参加了国际航空运输协会，也就意味着必须适用“共同条件”。

二、国内民用航空法的渊源

国内法是一个国家国内民用航空法的重要渊源。狭义上的国内民用航空法渊源就是以航空法或民用航空法命名的法律，例如，《中华人民共和国民用航空法》（以下简称我国

^① 如现行的各大航空公司在机票与航空货运单上印制的就是国际航空运输协会统一制定的第2756号决议（《客票——合同条件》）与第6006号决议（《航空运单——合同条件》）。



《民用航空法》)、美国的《民用航空法》(The Civil Aeronautics Act)(1938年)等。广义上的国内民用航空法的渊源不仅包括以航空法(或民用航空法)命名的法律,还包括国家所颁布的与航空活动相关的法律法规和规章等,以及国际条约。一般情况下所说的国内民用航空法的渊源是指广义上的渊源。此外,从世界各国航空法发展趋势看,航空判例也成为国内民用航空法的渊源之一。

就我国而言,我国国内民用航空法的渊源主要有:我国《民用航空法》和其他许多涉及民用航空活动的法律法规^①,全国人民代表大会常务委员会就民用航空作出的决议和决定,国务院颁布的行政法规和民航总局颁布的航空规章以及关于航空法的立法、司法解释等,以及国际条约^②。

我国《民用航空法》作为调整民航法律关系的基本法,在民航法律体系中居于上位法的地位,是民航其他法规、规章、规则、条例、规定的基础和依据^③。我国《民用航空法》对民用航空器国籍、民用航空器权利、民用航空器适航管理、航空人员、民用机场、空中航行、公共航空运输企业、公共航空运输、通用航空、搜寻援救和事故调查、对地面第三人损害的赔偿责任、外国民用航空器的特别规定、涉外关系的法律适用、法律责任等,都分章做了规定,涵盖了民用航空活动的各个方面,为了维护国家的领空主权和民用航空权利,保障民用航空活动安全和有秩序地进行,保护民用航空活动当事人各方的合法权益,促进民用航空事业的发展,提供了法律依据,同时,为民用航空的法规、规章的制定提供了基础和依据。我国《民用航空法》在第9章中还专门规定了航空承运人的责任,包括对旅客身体损害的责任、对托运行李的责任、对货主的责任,以及对航空企业运输延误的责任等。在第12章中,专门规定了对非合同关系地面第三人损害赔偿责任。

此外,根据民用航空活动具有很强的国际性的特点,我国《民用航空法》从本国国情和改革开放的实际出发,吸收了现有国际航空公约的有关规定,使得我国民用航空法律在技术规范及运作等方面与国际通行的规则接轨。

第三节 民用航空法的历史发展概述

一、民用航空法的萌芽时期

1783年11月21日,蒙哥尔费兄弟(Montgolfier brothers)发明的热气球在巴黎首次载

^① 如我国的刑法、合同法、专利法、海关法、环境保护法、出入境管理规定、税收法等对于调整我国民用航空活动同样起着重要的作用。

^② 我国现有的民用航空的法律中有许多规定直接来源于国际条约。如我国《民用航空法》尽可能地吸取了现有的20多个国际条约的规定。此外,我国还与其他国家签订了双边航空运输协定。如1958年6月5日,全国人民代表大会常务委员会第97次会议根据国务院提出的议案,决定加入1929年10月12日在华沙签订的《统一国际航空运输某些规则的公约》。我国已经批准或加入的公约还有1944年《芝加哥公约》、1955年《海牙议定书》、1963年《东京公约》、1970年《海牙公约》和1971年《蒙特利尔公约》等。对于国际条约的适用,方法之一就是间接将国际条约、国际法规则转化为国内法规则,即通过专门立法,对国际条约的适用问题作出原则规定。如我国《民法通则》第142条规定,“中华人民共和国缔结或者参加的国际条约同中华人民共和国的民事法律有不同规定的,适用国际条约的规定,但中华人民共和国声明保留的条款除外。”

^③ 刁伟民,杨惠:《修订民航法的几点建议》,载于《中国民用航空》,2005年第2期。



人飞行获得成功，标志着人类开始征服空气空间。1784年4月23日，巴黎市政当局发布命令，规定未经特别许可，禁止气球升空，这一命令被称为人类历史上第一部“航空法”。

1819年，法国塞纳省制定了第一部空中航行安全规章，规定气球载人须配备降落伞，并且在农民收割农作物前禁止气球飞行。

1899年，第一次海牙国际和平会议通过了关于空战的临时协议，即《禁止在轻气球上投掷炮弹或爆炸物宣言》，宣言规定：“缔约各国同意，在5年期限内，禁止气球或类似的其他新方法投掷抛射物或爆炸物”。

1900年，法国法学家保罗·福希尔（Paul Fauchille）向国际法学会提出制定一部国际空中航行法典的建议。1901年，福希尔出版了《空域和气球的法律制度》，这是一部具有划时代意义的法学著作。1902年，他根据国际法学会的要求，提出了第一部国际航空法典草案《浮空器的法律制度》。

1903年，美国人莱特兄弟（Wright brothers）将由动力驱动、有人驾驶的航空器试飞成功，这一事件标志着航空发展的新突破。1906年，欧洲开始有飞机飞行。1910年，欧洲19个国家举行外交会议，讨论国际航空立法问题。会议讨论的焦点是飞行空域的法律地位以及空域所属国对飞越其领陆和领水上空进行管理和限制的权限问题。同年，美国国会议员歇帕德（Sheppard）提议通过了第一部航空邮件运输法令。1910—1914年间，法、英、德等14个国家或政府先后颁布了航空政令。

以上史实表明，在第一次世界大战之前已有了航空法的萌芽。

二、民用航空法的形成和发展时期

1914—1918年爆发了第一次世界大战，战争中广泛应用航空器，刺激了航空技术和航空制造业的发展。战后民用航空的发展也得益于此时的技术储备。

1918年2月，柏林至汉诺威/科伦之间有了航空邮运业务；1918年3月22日，在巴黎至布鲁塞尔之间首次开辟了国际定期航空邮运航班；1919年8月25日，首次在伦敦至巴黎之间开办了国际航空旅客运输服务；同年6月4日和5日，首次不降停飞越大西洋获得成功，为航空运输业的发展打开了更为广阔的前景。

1919年10月3日，《巴黎空中航行管理公约》（简称1919年《巴黎公约》）在巴黎签订。这是第一个国际航空条约，第一次确立了领空主权原则。1919年《巴黎公约》共9章43条，8个附件，1922年7月11日正式生效。该公约除了确立了领空主权原则之外，还引入了海洋法的一些规则，例如，适航证、驾驶员合格证、无害通过、飞行国际原则等，该公约决定设立的常设管理机构“国际空中航行委员会”（ICAN）是后来国际民航组织的前身。该公约是国际航空法的第一个多边国际公约，在航空法发展史上具有积极重要的意义。该公约确立了领空主权原则，为国际空中航行的法律制度奠定了坚实的基础。《巴黎公约》的问世，标志着航空法的正式形成。

1926年11月1日，以西班牙和葡萄牙为首，与欧洲和美洲20多个国家在马德里签订了《伊比利亚—美洲航空公约》（简称1926年《马德里公约》），该公约一直没有生效。

1928年2月20日，因对巴黎和会不满，以美国为首的若干美洲国家在哈瓦那签订了《泛美商业航空国际公约》（简称1928年《哈瓦那公约》）。

1929年10月12日，航空法专家国际技术委员会在华沙制定了《统一国际航空运输