

航空法知识

徐振翼 著

法律出版社

前 言

航空法在二十世纪初期开始逐步形成，到四十年代迅速发展，现在已经成为涉及刑法和民法、国际公法和国际私法等各个领域的一门法学专业，从而也就成为当代各方面和各部门所需要熟悉和应用的一门法学知识。

这本作为一般法学知识的小册子仅就航空法的主要内容，比较系统地作一些知识性的介绍，着重介绍当前已经生效的，特别是我国已经参加的国际公约和我国现行有关法规中一些相应的规定。航空法涉及的问题十分广泛，本书除了对个别重要问题稍加说明外，只是具体阐述航空法主要的实质性内容，不作理论上的分析，以便广大读者可以较快地对航空法有一个初步的基本概念。同时，对继续学习和理解航空法的学术论著和进一步探索其理论与实践的联系，打下一些基础。

由于撰写过程十分仓促，疏漏和错误之处在所难免，敬请读者批评指正。

徐振翼

1984年4月

航 空 法 知 识

徐振翼著

法律出版社出版 新华书店发行

法律出版社印刷厂印刷

787×1092毫米 32开本 4.125印张 84,500字

1985年11月第一版 1985年11月第一次印刷

印数 00,001—4,700

书号 6004·806 定价 0.57元

目 录

第一章 什么是航空法	1
一、航空法的性质	1
二、航空法的特点	2
三、航空法的渊源	5
第二章 航空法的形成和发展	8
一、早期的航空活动和立法	8
二、航空法的形成	9
三、航空法的发展	12
第三章 飞行权利	27
一、空域主权	27
二、不定期航班飞行	29
三、定期航班飞行	31
四、飞行的条件和限制	34
五、各国应承担的义务	36
第四章 航空器	44
一、定义和范围	44
二、国籍和登记	45
三、对于航空器应当履行的条件	47
四、对于航空器的权利	50
第五章 机场和航行设备	55

一、机场	55
二、航行设备	56
三、空中交通服务	58
第六章 对地面上第三者的损害责任	61
一、损害责任的范围	62
二、损害责任的承担	63
三、赔偿的责任限额和分配	65
四、责任的担保	67
五、诉讼程序	71
第七章 航空运输	74
一、定义和范围	75
二、运输凭证	77
三、运输合同	80
四、运输责任	82
五、诉讼程序	85
六、华沙体制的几个问题	87
第八章 非法干扰	94
一、在航空器内犯罪	95
二、非法劫持	101
三、危害民用航空安全的非法行为	107
第九章 国际民用航空组织	111
一、宗旨和目的	111
二、成员和组织	112
三、主要机构和职能	114
四、专门委员会	118
五、与其他国际组织的关系	121

第一章 什么是航空法

航空法是直接或间接与民用航空有关的法律。自从航空法形成以来，航空法学家曾从各种不同角度来说明航空法的含义。有的航空法学家认为它是规定和研究关于使用航空器从事空中交通所产生的各种关系的法律和规范。有的航空法学家认为它是关于航空器、商业空运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。有的航空法学家认为它是管理或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。在航空法的各个不同发展阶段，各航空法学家对航空法的各种说法虽然不尽相同，对它的概括也不够完整，但是他们的观点基本上是一致的，即：航空法是具有它自己专业内容的法律原则和规范，也指具有它自己特点的一门法学专业。

一、航空法的性质

在本世纪二十年代航空法发展阶段的初期，人们就认识到航空法将涉及到国际法中所有的基本问题。现在这一点已更为清楚：航空法是国内法和国际法的联合体，它规定一个国家之内和国家与国家之间民用航空活动的各项法律原则和规范。国际航空法是统一各国关于空中航行、交通运输和其

他民用航空活动各种不同规定的国际法。国内航空法是各国根据国际习惯法和各该国参加的国际公约所承担的国际义务，或各该国所同意采纳的某些还没有生效的或各该国所没有参加的国际航空公约的某些原则或规定，通过立法程序制定的本国民用航空活动的国内法。此外，还有适用于民用航空活动的其他本国法律以及政府根据本国法律规定的行政措施、制定的行政法规、发布的决定和命令等，也属于国内航空法的范畴。

二、航空法的特点

根据航空法的性质，我们不难看出，航空法在其内容上和对民用航空活动的作用上，主要有这样几个特点：

1. 国际性

航空法具有明显国际性的特征。有动力装置的重于空气的航空器——飞机，在其出现后不久，就从法国的加来附近飞越了英吉利海峡，到达英国的多佛尔。世界上第一个航空运输定期航班就是在法国的巴黎与比利时的布鲁塞尔之间开始的国际航班，而在此以前的一些航班飞行，实质上只是时飞时停的试验性飞行。从自然条件来说，地球上有着高山或深水隔离的国家。但是空域是没有阻隔的，它把所有国家都联在一起。从技术条件来看，航空器是在地球空域内运行速度最快的适宜于远距离运输的运载工具，因而航空运输是最有利于国际往来的运输方式。航空活动的国际特征，决定了航空法的国际性。1909年，也就是飞机第一次飞越英吉利海峡的同一年，在巴黎就成立了由法律专家组成的航空法国际委

员会，第二年，十九个国家的代表又在巴黎召开了空中航行会议。1919年巴黎会议期间，第一次世界大战还没有正式结束，就开始讨论并签订了以国际公法方面的问题为主要内容的巴黎公约。1929年又签订了以国际私法方面的问题为主要内容的统一国际航空运输规则的华沙公约。这些公约都反映了航空法具有明显的国际性，既有国际公法的问题，也有国际私法的问题。以致有的航空法学家认为，几乎每一个航空法的问题都具有国际性。

2. 统一性

由于航空活动在实质上具有明显的国际性，这就决定了航空法具有统一各国不同法律规定的特征。航空法既是国际法又是国际统一法，它是一种排除各国之间法律冲突的法律。为了保证国际空中航行、商业运输和其他航空活动的安全、迅速、经济和便利地进行，就需要各国对于航空活动的各项规定尽可能地统一起来，否则就很难顺利地进行国际航空活动。1944年芝加哥公约要求缔约各国承担义务，在制订本国空中航行规章时应当在最大可能范围内使之与公约规定相一致。各国对航空活动的管辖权范围，一般都规定得比较广泛，很多国家制定的航空法典和其他有关法律，规定对该国登记的航空器和对某些航空活动的管辖权适用于该国领土以外，这就更加需要统一各国对于航空活动的各项规定了。航空法的统一性是从客观实际需要中形成的。

1944年芝加哥公约是统一各国有关民用航空活动的各项原则和规范的公约。为了保证和促进空中航行安全地、经济地和有效地进行，国际民用航空组织不断地制定和修改各项国际标准和建议措施，对于空中航行的各项具体设施和操作

程序作了统一规定，作为公约的附件，通知各国参照施行。1929年华沙公约、1933年罗马公约、1948年日内瓦公约和1952年罗马公约都分别对运输规则、预防性扣留航空器、承认对航空器的权利和航空器对地面第三者造成损害的责任等问题作了统一规定。国家与国家之间签订的航空运输协定中有关飞行权利、关税互惠、空运企业的实际所有权和有效控制权以及安全保卫等各项规定，也都是来源于国际航空公约所制定的原则和规范，反映了航空法的统一性。

3. 航空法是民用航空的法律

航空法是航空活动的法律。但它又不是涉及一切航空活动的法律，而只是有关民用航空活动（包括协调民用航空活动与其他航空活动关系）的法律。民用航空活动是使用民用航空器进行的活动。什么叫民用航空器？1944年芝加哥公约规定，除用于军事、海关和警察部门以外的航空器都是民用航空器，受本公约各项规定的约束。这个公约还规定，缔约各国同意不使用民用航空器于与本公约宗旨不相符合的目的。有关民用航空的其他各项公约也都规定其规则不适用于供军事、海关和警察部门使用的航空器。在有关收取报酬的国际航空运输公约中，1955年海牙议定书和1971年危地马拉议定书都规定，一个国家可以随时声明，如在该国登记的航空器上的全部载运量，为该国军事当局所包用，运输该当局的人员、货物和行李时，不适用于经本议定书修改的华沙公约。整个华沙体制的公约和议定书，都不适用于超出正常航空运输业务的特殊情况下的运输。

4. 航空法是平时法

航空法是平时法，不是战争法，它的适用范围以平时为

限，不能约束战争时期交战国或中立国的行动。1919年巴黎公约和1944年芝加哥公约都规定，在战争情况下，本公约的各项规定不妨碍受战争影响的任何一个缔约国的行动自由，不论该缔约国是交战国或是中立国。1944年芝加哥公约还规定，如果任何一个缔约国宣布该国处于紧急状态，并且把这个事实通知国际民用航空组织理事会，本公约的各项规定，也不妨碍该国的行动自由。

各国对其领土上面空域的利用，在平时，除必须保证的国防需要外，都十分重视最大限度地用于民用航空活动，以进行物质生产，增加社会财富。1944年芝加哥公约要求缔约各国，在平时应当合理地划定空中禁区的范围和位置，以免空中航行受到不必要的阻碍。有些国家在国内航空法中作了类似的规定，有的国家规定该国航空法是为了保护国家利益，保证航空器的飞行安全和满足该国国民经济和公民的需要，有的国家规定该国航空法的目的是确保航空器的飞行安全和防止航空器飞行引起障碍，并保证航空器运行期间有秩序地经营业务等，这些都反映了航空法是平时法的特征。

三、航空法的渊源

航空法的渊源与国际法的渊源基本相同，但它也有自己的渊源和侧重点。

1. 成文法

成文法主要是指国际公约，包括一般性的国际航空公约和关于民用航空各项专门问题的国际公约，以及有关的多边或双边国际协定；各国制定的本国航空法典等，它是航空法

的主要渊源。

批准或加入了国际公约或签订了多边或双边协定的国家，就承担了各该公约或协定所规定的国际义务，也就是各该公约和协定对各该国具有了法律约束力。特别是具有造法性的国际公约，它时常反映各国对国际航空法某些法律原则的共同理解和对有关国际民用航空活动规范的一致同意，它是航空法的重要组成部分。

各国制订的关于民用航空活动的各项法规、行政措施、决定、命令等，也是航空法的渊源。它不仅是各该主权国家保证履行国际义务的法律规定，也是一切民用航空活动在该国空域内所必须遵守的规章和制度。此外，各该国制订的与民用航空活动直接或间接有关的其他各种法律，也是航空法的渊源。

2. 习惯法

国际习惯法中一些基本问题如主权、管辖权、国籍和国家履行国际义务的责任等的一般准则，也是航空法的渊源。航空法形成和发展的历史还比较短，现在还没有被一般航空法学家所一致同意的可以认为是航空法本身的习惯法，从航空活动规模的发展速度和航空技术日新月异的变化趋势来看，可以预料，今后航空法本身的习惯法也将逐步成为航空法的渊源之一。

3. 成案判例

国际法的成案判例，特别是其中具有立法意义的判例，对于航空法的渊源也具有一定影响。但是，同样由于航空法形成和发展的历史还比较短，现在还不能认为成案判例已经起到了作为航空法渊源的明显作用。

4. 法学理论和学说

在国际上已经被广泛接受的其他一般法律原则和著名法学家的学说，对于航空法的形成，也起到一定作用。

总的说来，航空法的渊源与一般国际法比较，成文法（即国际条约和各国法典）的重要性更为显著。一方面这是殖民主义崩溃、主权国家兴起以后的必然趋势，另一方面也是由于在航空活动的实践上，各国一般只有在其签订的国际公约或协定规定的条件下，才愿意在其领土上面的空域给予飞行的权利。所以，有的航空法学家认为在航空方面，除了为各国接受的国际条约所规定的内容以外，确实没有剩下多少自由活动的余地了。

第二章 航空法的形成和发展

自从人类活动范围发展到了空气领域以后，航空法就逐步形成了。由于近代科学技术的飞跃发展，航空器不断更新，航空活动规模迅速扩大，航空法也就随之成为法学领域中快速发展的一门专业。它的形成和发展大体上可以分为下述三个阶段。

一、早期的航空活动和立法

1783年，法国的孟高尔费兄弟（Brothers Montgolfien）首次成功地使轻于空气的航空器——气球飞离了地面进入空域，之后气球就成为第一种空中运输工具，用于运载邮件和进行其他军事和气象活动。第二年，法国颁布了警察法令，规定没有经过特别批准，气球不准起飞。1785年，同样的轻于空气的航空器又飞越了英吉利海峡。1819年，法国制订了第一个有关空中航行安全的立法，规定气球飞离地面，必须备有降落伞。1855年，出现了第一个重于空气的航空器（滑翔机）。1889年，法国政府在巴黎召开了第一个国际航空法会议。这样的会议在第一次世界大战以前共开过六次，对航空活动所出现的问题进行了讨论，但是没有能够通过国际航空法的法典。1899年，第一次海牙会议宣布禁止在气球

上发射子弹和作其他类似性质的行为。这些法令的规定，反映了人类开始进入空域活动初期的航空法思想的萌芽。

1903年，美国的莱特兄弟(Brothers Wright)在卡罗莱纳成功地起飞了一架具有动力装置的重于空气的航空器——飞机。1906年，在欧洲上空也出现了飞机。三年以后的1909年，布雷利奥(Blériot)驾驶着一架飞机，飞越了英吉利海峡。同年，国际法学家在巴黎组织成立了航空法国际委员会。1910年，十九个国家代表在巴黎开会讨论空中航行问题，并起草了一部国际航空法典，但是最后没有获得一致同意。有些国家相继制订了本国的空中航行法令，建立了管理空中航行活动的政府机构，成立了航空运输企业组织，甚至有的国家还组建了航空军事组织。

这一时期，随着航空活动的开始，出现了初步的航空立法。在这些不同形式的法规中，已经提出了一些航空法的基本概念，例如要求保证航行安全，禁止利用航空器作对地面有损害的行为，甚至设想从人道主义出发，通过国际立法，禁止把航空器用于战争等。但是，比较系统的多边国际条约形式的成文的国际航空法还没有形成。同时，我们还可以看到，航空活动得到较快发展是在具有动力装置的重于空气的航空器——飞机出现以后，而这种航空器出现以后的初期活动，就具有了国际性。

二、航空法的形成

第一次世界大战期间，没有重要的航空立法活动。在这个时期，各种类型的航空器，被广泛地用于各种军事活动，

例如空中战斗、侦察、轰炸、运送军事和政治人员、散发宣传品、在敌后空降侦察人员等。在战争中，航空器的制造技术和数量得到很大的发展，航空器的应用愈来愈广泛。早在战争结束以前，很多国家就已认识到航空活动具有巨大的潜力和重要性。在战争将近结束时，一些国家就在相当广泛的基础上，开始进行了一系列的航空立法活动。

1916年，泛美航空联合会在智利召开。会议提出了空域是国家的财产，各国对其领土上空空域拥有主权；在美洲国家之间推行空中航行自由；航空器必须具有国籍以及同意制订管理空中交通的国际规则等有关航空活动的一些原则问题。

1919年3月22日，第一个国际定期航班开始飞行于巴黎与布鲁塞尔之间。6月14日至15日，阿尔科克和布朗(Sir John Alcock and Sir Arthur Whitten Brown)驾驶的飞机，进行第一次横跨大西洋不着陆飞行成功。8月25日开辟了巴黎与伦敦之间的客运定期国际航班，11月10日，在巴黎和伦敦之间，开始收运收费邮件。国际航空运输定期航班的建立和发展，急需进行国际航空立法。巴黎和平会议在过去航空立法的基础上，讨论了国际航空的规章制度问题，各国终于在1919年10月13日签订了《关于管理空中航行的公约》(即巴黎公约)。

1919年巴黎公约是第一个重要的多边条约形式的国际航空公约。它原先拟作为适用于全世界的国际公约，但这个目的未达到，因为后来只有三十八个国家加入，主要是欧洲和拉丁美洲的一些国家。这个公约确定了各国在其领土上空具有完全的和排他的主权，规定了国际航空运输的飞行权利，

规定了航空器必须登记和必须具有国籍、从事国际航行的航空器应当具备的设备和条件、空勤人员在飞行、领航和起降等方面技术能力的要求等，同时还规定了建立一个在本公约所涉及的问题范围内具有立法、行政和司法职能的国际机构——“空中航行国际委员会”（ICAN）。它第一次系统地原则上解决了有关民用航空的一些基本问题。它还规定本公约不适用于供军事、海关和警察等部门使用的航空器。并规定本公约只适用于平时，在战争情况下，它不能约束交战国或中立国的行动。

1928年2月20日，在哈瓦那的泛美航空会议上又签订了《泛美航空公约》（即哈瓦那公约）。除增加了一些运输业务性条款外，它的主要内容与1919年巴黎公约基本相似。

以上两个公约，后来被1944年芝加哥公约代替。

在第一次世界大战结束后的十年内，国际航空运输发展很快，但是缺乏一个统一的运输规则。航空法专家国际技术委员会（CITEJA）草拟了《统一国际航空运输某些规则的公约》（即华沙公约）草案，它规定了国际航空运输的定义，统一了运输票证、运输条件、运输责任和赔偿诉讼等有关国际航空运输中各项主要问题的具体规定。1929年10月12日，第二次国际航空私法会议在波兰华沙开幕，上述公约草案在会上通过，有二十三个国家签了字，在送请各国批准时，得到了广泛的支持。公约于1933年2月13日起生效，到1982年4月29日止，已经有一百一十三个国家和地区加入该公约。我国于1958年7月20日加入，同年10月18日起，该公约对我国生效。

民用航空活动的发展，又产生了一系列民事侵害行为的