



## 五、《芝加哥公约》的主要制度

### （一）国际民用航空组织

根据1944年《芝加哥公约》（《国际民用航空公约》）成立了“国际民用航空组织”（International Civil Aviation Organization, ICAO）。

ICAO，其前身为根据1919年《巴黎公约》成立的“空中航行国际委员会”，1947年《芝加哥公约》生效后，空中航行国际委员会正式宣布结束活动，一切资产移交给ICAO，ICAO作为常设国际机构。

ICAO，其宗旨和目的在于：

(1) 发展国际空中航行的原则和技术；  
(2) 鼓励和帮助国际航空运输的规划和发展，  
以便利国际民用航空的发展。

该组织的主要机构有大会、理事会和秘书处。  
另设有各专门委员会。

1974年2月15日，我国政府致函ICAO，通知我国  
承认1944年《芝加哥公约》，并参加该组织活动。

## （二）航空器国籍制度

航空器（aircraft），是从事航空活动的工具，指能够从空气的反作用而不是从空气对地面的反作用中获得支撑的任何器械，现代航空法中主要指飞机。

航空器在法律上可分为民用航空器和国家航空器。这种分类不取决于航空器的所有权，而取决于它的用途。

航空器应具有国籍，航空器的活动适用航空法

。

航空器的国籍采用“登记主义”原则，航空器

《芝加哥公约》仅适用于“民用航空器”，  
不适用于“国家航空器”。

【习题1】《国际民用航空公约》所指的航空器是  
( A )。

- A. 民用航空器
- B. 国家航空器
- C. 军用航空器
- D. 公务航空器

类别 概念	民用航空器	国家航空器
范围	用于军事、海关和警察部门的航空器之外的其他航空器	用于军事、海关和警察部门的航空器
芝加哥公约	适用	不适用
飞行	按航空协定的规定可飞越另一国领土上空或在此领土上降落	未经特别协定或其他方式许可，不得飞越另一国领土上空或在此领土上降落

【习题】航空器在法律上可分为民用航空器和国家航空器。这种分类取决于（ ）。

- A. 它的用途
- B. 航空器的所有权
- C. 使用范围
- D. 使用范围和所有权的结合

【解析】航空器在法律上可分为民用航空器和国家航空器。这种分类不取决于航空器的所有权，而取决于它的用途。

### （三）关于航班的法律界定

《芝加哥公约》将国际航空飞行分为定期航班飞行和不定期航班飞行，定期航班飞行须经领空国许可，不定期航班飞行则可以不经领空国许可。相当一些国家对后者作出了保留。

国际实践中一般通过“双边航空协定”具体规定国家间民用航空有关的事项和规则。

双边航空协定的主要内容一般包括8个方面，其中核心问题为“航空运营权利的交换”。

《芝加哥公约》第5条在承认每一个国家对领空有完全的排他的主权原则的同时，规定缔约各国同意其他缔约国的一切不从事定期国际航班飞行的航空器，在符合本公约各项规定的条件下，不需要事先获得批准，有权飞入或飞经该国领土而不降停或非营业性质的降停，但该国有权令其降落。实践中，飞入或飞离前通知该国交管部门。

关于定期航班飞行权利，《芝加哥公约》第6条规定，必须经过缔约国特别批准或给予许可，才能在该国领土上空飞行或飞入该国领土。

【2011司考真题卷一75】甲国发生内战，乙国拟派民航包机将其侨民接回，飞机需要飞越丙国领空。根据国际法相关规则，下列哪些选项是正确的？（ ）

- A. 乙国飞机因接其侨民，得自行飞越丙国领空
- B. 乙国飞机未经甲国许可，不得飞入甲国领空
- C. 乙国飞机未经允许飞越丙国领空，丙国有权要求其在指定地点降落
- D. 丙国军机有权在警告后将未经许可飞越丙国领空的乙国飞机击落

【2008延期区司考真题卷一34】甲、乙两国是邻国，关系一直紧张。甲国曾多次出动空军，非法轰炸乙国境内的军事目标。“翔飞号”是承担甲、丙两国间航班飞行的民航机，在甲国注册。一日，因天气原因，“翔飞号”在飞往丙国途中偏离航线，误入乙国境内。甲、乙、丙三国都是国际民航组织的成员国，甲、乙之间尚没有双边的航空**B**或航线协定。对此，下列哪一选项是正确的？（ ）

- A. “翔飞号”是民航机，在顾及安全的情况下，可以自行飞入乙国领空
- B. 乙国有权要求“翔飞号”立即离开乙国领空
- C. 乙国无权要求位于其境内的“翔飞号”在其指定安全地点降落
- D. 在“翔飞号”载客不明的情况下，乙国有权对其使用武力

【解析】国家对其领空享有完全的和排他的主权。外国航空器进入国家领空须经该国许可并遵守领空的有关法律。

对于非法入境的外国民用航空器，国家可以行使主权，采取符合国际法有关规则的任何适当手段，包括要求其终止此类侵犯立即离境或要求其在指定地点降落等，但不得危及航空器内人员的生命和航空器的安全，避免使用武器。因此，本题的正确答案是B。

# 前苏联击落韩国民航客机事件

1983年9月1日，韩国大韩航空公司波音747KA1007号民航客机在自纽约飞往汉城途中，在前苏联萨哈林岛近海上空被苏联飞机拦截并被两枚导弹击中后坠入日本海，机上240名乘客和29名机组人员，无一幸存。其中韩国人105名，外国人164名。该机被拦截时偏离航道500公里，进入了前苏联禁飞区。

韩国、美国和日本起初在事故发生的海上进行搜索及救援活动，但没有任何结果。于是，便着手搜索飞机的残骸及牺牲者的遗体和遗物以及飞机的“黑匣子”。前苏联阻挠这些国家接近萨哈林岛近海，并且自己进行了搜索作业，经过搜索搜集到了飞机的残骸和牺牲者的物品，并将其转给韩国，但是始终没有找到“黑匣子”，因此，查明事故原因的工作，没有多大进展。

优酷

韩国客机007航班事件



## 六、国际民航的损害赔偿责任制度

### （一）国际民航损害现行条约体系

现行的关于国际民航的损害赔偿责任体制为1999年蒙特利尔公约，其正式名称为《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。

1999年《蒙特利尔公约》取代了已适用70多年的以《华沙公约》为基础的的条约，这些协议具体包括：

序号	年份	签订地	统一国际航空运输某些规则的公约	简称
1	1929	华沙	统一国际航空运输某些规则的公约	华沙公约
2	1955	海牙	修订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》的议定书	海牙议定书，我国于1975年批准该议定书
3	1961	瓜达拉哈拉	统一非立约承运人所作国际航空运输的某些规则以补充华沙公约的公约	瓜达拉哈拉公约
4	1971	危地马拉城	修订经海牙议定书修订的<统一国际航空运输某些规则的公约>的议定书	危地马拉城协议书
5	1975	蒙特利尔	关于修改《统一国际航空运输某些规则的公约》的附加议定书	第1、2、3、4号议定书

1999年新《统一国际航空运输某些规章的公约》——《蒙特利尔公约》对华沙公约的调整表现在以下方面：

(1) 提高对旅客的赔偿责任限额，对客运、货运均采取严格责任制度。

(2) 增加了第五种法院的管辖权。

即在原先的承运人的住所地法院、承运人的主营业地法院、订立合同的承运人机构所在地法院、目的地法院四种法院的基础上，增加了第五种法院的管辖标准。

【教材P248】

(3) 恢复了运输凭证的正常功能。

## （二）国际民航损害的归责原则

1. 华沙/海牙制度→过错推定原则 (主观)

2. 危地马拉/蒙特利尔制度(1975)→无过错原则 (客观)

《华沙公约》规定：“凡旅客因死亡、受伤或任何其他人身伤害所遭受的损害，如果造成这种损害的事故是发生在航空器上，或在上下航空器的过程中的任何一个阶段”（17条），“任何已经登记交运的行李或货物毁灭、遗失或损害，如果造成这种损害的事故是发生在航空运输期间”（18条），“承运人对旅客、行李或货物在航空运输中由于延误所造成的损害应当承担责任的”（19条）。均推定承运人有过失

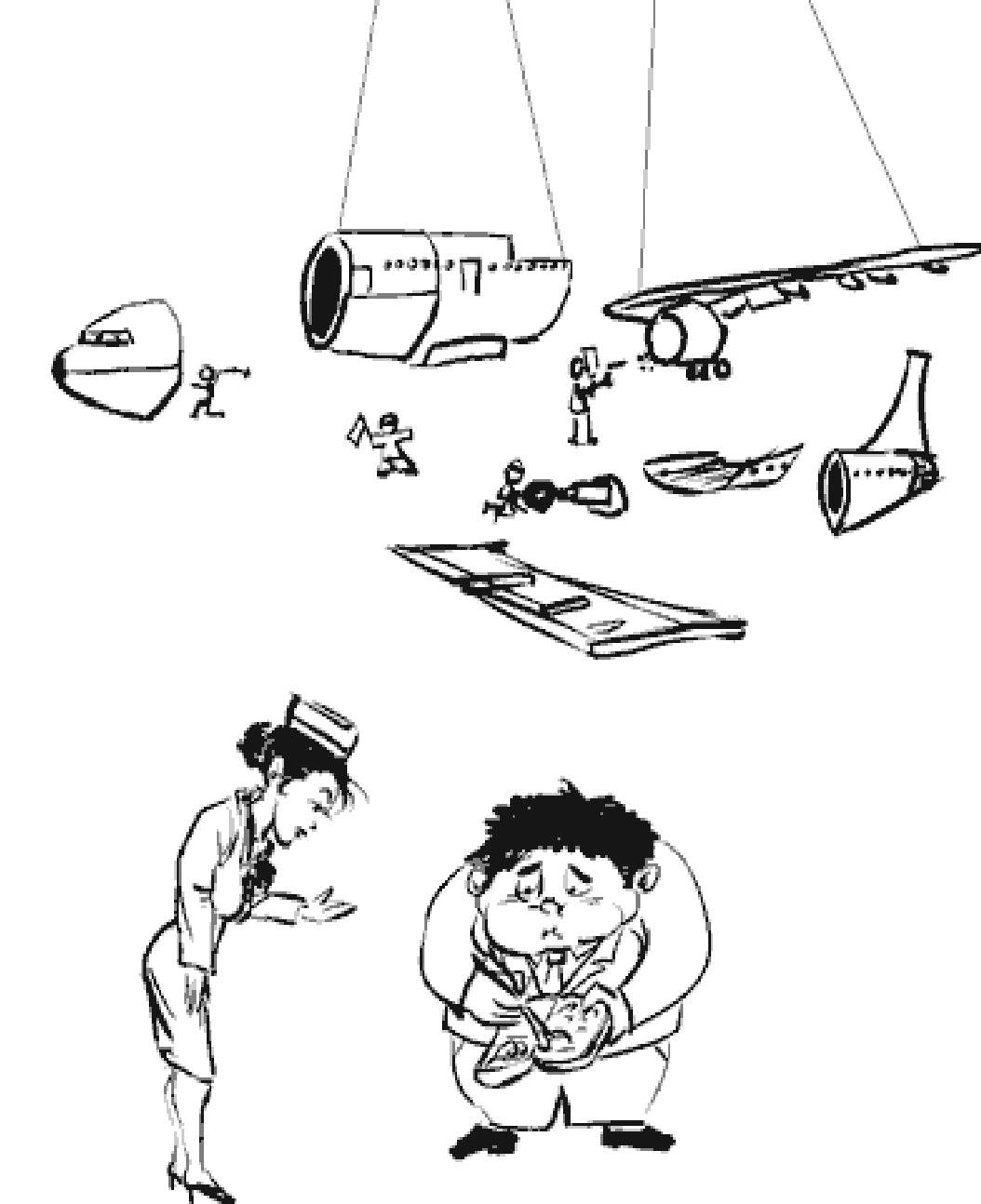
### 3. 1999年《蒙特利尔公约》的归责原则

(1) 旅客在航空器上或者上下航空器过程中  
归责方法：“双梯度”责任制度/两级责任制

{ ① 无过错原则（不足10万SDR  
部分）  
② 过错推定原则（超过10万SDR部分）

(2) 行李货物损害——无过错原则（限额1000  
SDR）

(3) 延误损害——过错推定原则（限额4150  
SDR）



您别着急，马上就能检修完毕，  
慢用，鱼香肉丝不够可以再加一份。

#### 4. 航空器对第三者损害的无过错责任原则

1952年《罗马公约》——《关于外国航空器对地（水）面第三者造成的损害公约》  
完全责任原则。

[教材P249]