

全国空中乘务专业规划教材

FLIGHT SERVICE SERIES



# 民航法律法规与实务

崔祥建 吴 菁 成宏峰 编著

LAWS AND  
REGULATIONS



旅游教育出版社

全国空中乘务专业规划教材

FLIGHT SERVICE SERIES

全国空中乘务专业规划教材

会委编

# 民航法律法规与实务

(民航乘务员教材) 崔祥建 吴 菁 成宏峰 编著

主编 王 菁 副主编 王 菁 王 菁

副主编 王 菁 王 菁 王 菁

主编 王 菁 副主编 王 菁 王 菁

副主编 王 菁 王 菁 王 菁

副主编 王 菁 王 菁 王 菁

副主编 王 菁 王 菁 王 菁

副主编 王 菁 王 菁 王 菁

副主编 王 菁 王 菁 王 菁

副主编 王 菁 王 菁 王 菁

副主编 王 菁 王 菁 王 菁

副主编 王 菁 王 菁 王 菁

副主编 王 菁 王 菁 王 菁

副主编 王 菁 王 菁 王 菁

副主编 王 菁 王 菁 王 菁

旅游教育出版社

· 北京 ·

总策划:张 斌  
执行策划:王 艳 刘智勇  
责任编辑:王 艳 朱海犀

**图书在版编目(CIP)数据**

民航法律法规与实务/崔祥建,吴菁,成宏峰编著.—北京:旅游教育出版社,2007.7  
(全国空中乘务专业规划教材)

ISBN 978-7-5637-1029-4

I. 民 II. ①崔…②吴…③成… III. 民用航空—航空法—法规—中国—教材  
IV. D922.296

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2007)第 089782 号

全国空中乘务专业规划教材  
**民航法律法规与实务**  
崔祥建 吴 菁 成宏峰 编著

出版单位	旅游教育出版社
地 址	北京市朝阳区定福庄南里 1 号
邮 编	100024
发行电话	(010)65778403 65728372 65767462(传真)
本社网址	www. tepcb. com
E - mail	tepx@163. com
排版单位	首都经贸大学出版社激光照排部
印刷单位	中国科学院印刷厂
装订单位	河北省三河市金星装订厂
经销单位	新华书店
开 本	787 × 960 1/16
印 张	15.5
字 数	228 千字
版 次	2007 年 8 月第 1 版
印 次	2007 年 8 月第 1 次印刷
印 数	1 - 5000 册
定 价	23.00 元

(图书如有装订差错请与发行部联系)

## 出版说明

“十五”期间,我国的国民经济保持了持续快速的增长,旅游及相关产业也蓬勃发展,越来越多的商务和度假旅客在交通方式上改变了观念,选择乘坐飞机出行。这些变化带动了我国民航产业的快速发展。

伴随产业的重组,我国民航业进入了第二个高速发展期,逐步呈现出迅猛发展的趋势。根据中国民航总局的规划,“十一五”期间我国民航机队规模将达到一千五百余架,净增飞机六百多架。目前,国际民航平均的人机比例是100:1,按这个比例计算,“十一五”期间中国民航业至少需要吸收数万名民航专业人才。而且,随着近年民航总局对外国航空公司开辟中国航线的政策逐渐放宽,许多外国航空公司开辟了中国航线,对中国乘务人才的需求也在不断增加。同时,每年因为会有相当数量的乘务人员自然减员,需要大量专业人才迅速补充。这些因素都使民航专业人才的需求呈现上升趋势。

民航业的快速、多样化发展,对各类人才的大量需求,为教育市场的迅速扩大提供了强大的动力,民航业人才培养的模式也从原来单一依靠民航系统院校培养,发展成为多点、多层次的培养。据不完全统计,我国目前专门培养空中乘务人才的学校(或专业)和培训机构已有百余家,它们在空中乘务专业的培养方案、教学内容、教学方法等方面,各有所长,各具特色。主要体现在两方面:其一,依托不同的专业学科基础,形成了不同的专业建设走势,如分别依托公共关系学科、旅游管理学科、艺术类学科、外语或经济商务学科为基础发展空乘专业;其二,依托不同的办学环境和地域特点,形成了不同的人才培养模式,或者专门培养空乘服务人才,或者以空乘服务、民航地面服务为方向双重定位,或者同时定位于空乘服务、民航地面服务和相关服务行业(旅游、饭店和其他行业)等。然而,在此蓬勃发展的空乘人才培养格局下,我们不得不注意到,空中乘务专业在学科建设与教材建设上缺乏规范性、前瞻性与实用性,造成人才培养长期以来一直在较低水平徘徊,严重滞后于行业对高质

量、高素质人才需求的现状。

追究个中原因,体系化、专业化教材的匮乏以及不同培养机构缺乏交流与合作应该是其中很重要的两个方面。“从各自为战,走向交流;从封闭办学,走向开放;从竞争走向合作”应该成为我国空乘人才培养的崭新模式。基于这样的宗旨,我们联合多所民航专业院校及开设有民航服务或空乘服务专业的相关院校,组织编写了这套面向民航服务、空中乘务或空中商务专业学生,或有志于进入航空服务行业工作的社会人才,旨在培养高素质、专业化的民航空乘专业人才的“全国空中乘务专业规划教材”。

本套教材前期运作共有12本,分别是:《民航概论》《空乘服务概论》《民航旅客运输》《民航法律法规与实务》《客舱设备运行及管理》《民航地勤服务》《民航服务心理与实务》《空乘服务沟通与播音技巧》《航空卫生保健与急救》《民航乘务英语会话》《空乘人员形体及体能训练》和《空乘人员化妆技巧与形象塑造》。

本套教材的开发和编写以教育部关于空中乘务专业的要求和中國民航总局关于空乘人员的素质、能力要求为依据,遵循权威性、系统性、适用性、实践性和前瞻性的原则,以期学生通过对本套书的学习,能全面提升自己的体能和形象,锻炼自己的心理适应和承受能力,提高自己的外语能力、专业服务意识与技能以及快速、恰当处理问题的能力,在空乘职业生涯中走得更好、更远。

本套教材是多所院校的教师们交流与合作的集体智慧结晶。参与和支持本套教材编写的院校特提名如下:沈阳航空工业学院、上海工程技术大学、南昌航空大学、广州民航职业技术学院、郑州航空工业管理学院、成都航空职业技术学院、张家界航空职业学院、沈阳大学等十多家专业高校。在此,我们要特别向这些学校及其老师们表示衷心的感谢和敬意。

高质量空乘服务人才的培养需要建立在科学的培养模式、规范的课程体系以及合理的课程内容与有效的教学方法基础上。希望本套教材的出版能在优化全国空中乘务及相关专业培养计划、完善课程设置、丰富课程内容、传播交流有效教学方法方面,尽绵薄之力。对于教材使用中的问题,我们希望能够得到广大师生的积极反馈及专家学者的批评指正,我们会全力以赴地不断提升教材的品质,以回报给予我们大力支持的广大师生。

如有建议或疑问,欢迎发邮件至:wytcp@126.com。

旅游教育出版社

# 前 言

经过建国后近 60 年的建设,特别是改革开放以来的持续快速发展,我国已经成为世界航空运输大国,民用航空业已成为我国国民经济中的一项重要产业。民航业的快速发展,迫切要求我国加速民航法制建设和对民航法律的研究,利用法律的手段来保障民航业的健康发展。近年来,国家有关部门相继制定、颁布并实施了一大批有关民航的法律、法规,初步形成了一套民航法律体系,为在市场经济条件下民航业的健康发展提供了坚实的法律基础。同时,大量的民航法律、法规的出台和修改,也为民航法学的研究和教学工作奠定了基础,并提出了新的要求。

为了配合空中乘务专业的教学工作,同时也为了提高广大民航从业人员的法律知识水平和运用法律手段分析解决问题的能力,我们编写了《民航法律法规与实务》一书。本书主要涉及以下内容:空中航行法律制度、民用航空器管理法律制度、民用航空人员管理法律制度、民用机场与出入境管理法律制度、民用航空运输管理与合同法律制度、民用航空保险法律制度以及民用航空与刑法。在编写过程中,我们特别把握了以下三个方面的问题:一是教材的知识性,着重对基本知识和基本概念进行介绍;二是实践性,着重理论联系实际,对我国民航业的现状进行了分析;三是新颖性,力求反映我国民航法制建设的最新成果。本书既可用于高等院校专科教学,也可用于自学考试、函授、电大等成人教育的教学,还可供民航系统在培训干部、管理人员、进行普法教育时使用。

本书由崔祥建、吴菁、成宏峰编著。在编写过程中,得到了很多同志的支持和帮助,对此我们表示衷心的感谢。一些相关的教材和著作给了我们很多启发,在此我们对相关作者和编者一并表示感谢。

由于水平有限,书中若有不足之处,敬请读者和专家批评指正。

编 者

# 目录

<b>第一章 导论</b> /	
1	<b>第一节 民航法的含义及其调整对象</b> 一、民航法的含义 / 1 二、民航法的调整对象 / 2
3	<b>第二节 民航法的特征</b> 一、民航法的国际性 / 3 二、民航法的独立性和综合性 / 6 三、兼具公法与私法的特点 / 7 四、民航法是平时法 / 7
8	<b>第三节 民航法的渊源</b> 一、国际条约 / 8 二、国际法的一般原则和习惯国际法 / 10 三、国内法及法院判例 / 10 四、其他 / 12
13	<b>第四节 民航法的发展历史</b> 一、民航法的萌芽时期 / 13 二、民航法的形成和完善时期 / 14 三、现代民航法的发展时期 / 15
19	<b>第五节 我国民航业的发展与民航立法</b> 一、我国民用航空行业的形成与发展 / 19 二、我国民航法制建设 / 21 三、中华人民共和国民用航空法 / 22 四、我国民航法的修改与完善 / 23
<b>第二章 空中航行法律制度</b> 27	
27	<b>第一节 空气空间的法律地位</b> 一、《巴黎公约》签订之前的各种理论 / 28 二、《巴黎公约》签订之后的理论 / 29

	30 <u>第二节 领空的概念及其性质</u>
	一、领空的概念 / 30
	二、领空的范围 / 30
	三、领空主权的法律性质 / 33
	35 <u>第三节 航空自由或权利</u>
	一、五种自由(权利)的定义 / 35
	二、航空管理体制 / 39
	三、飞行自由与航空运输权 / 40
	41 <u>第四节 领空主权的保护与限制</u>
	一、对领空主权限制的背景 / 41
	二、对领空主权限制的实践 / 45
	46 <u>第五节 空域管理法律制度</u>
	一、空域管理的原则及主要内容 / 46
	二、空中交通管制法律制度 / 49
	三、飞行管理法律制度 / 50
	四、国际空中航行 / 51
<p style="text-align: center;"><b>第三章 民用航空器管理法律制度</b></p>	56
	57 <u>第一节 民用航空器概述</u>
	一、航空器的含义 / 57
	二、航空器在法律上的分类及其法律地位 / 58
	60 <u>第二节 民用航空器国籍与登记</u>
	一、民用航空器国籍的意义 / 60
	二、民用航空器国籍管理的基本原则 / 61
	三、民用航空器登记国的权利和义务 / 63
	四、民用航空器国籍登记的条件 / 66
	五、民用航空器国籍登记的程序 / 67
	六、民用航空器国籍标志和登记标志 / 69
	七、法律责任 / 70
	71 <u>第三节 民用航空器权利登记</u>



	一、民用航空器权利的含义及其客体 / 71
	二、民用航空器权利的种类 / 72
	三、民用航空器权利登记制度的含义及作用 / 74
	四、民用航空器权利登记的管理 / 76
	五、民用航空器的国籍登记或权利登记的转移 / 79
	六、民用航空器权利的优先权 / 80
85	<b>第四节 民用航空器的租赁问题</b>
	一、《国际统一私法协会国际融资租赁公约》简介 / 85
	二、民用航空器租赁的含义、分类与一般程序 / 86
	三、民用航空器的融资性租赁 / 86
	四、民用航空器的经营性租赁 / 89
	五、湿租外国民用航空器从事商业运输的有关规定 / 90
91	<b>第五节 民用航空器适航管理</b>
	一、民用航空器适航管理的含义、目的及其特征 / 91
	二、民用航空器适航管理的分类 / 93
	三、民用航空器适航管理机关 / 93
	四、民用航空器适航管理的主要内容 / 94
	五、民用航空器运行适航管理规定 / 98
	六、有关适航管理的收费规定 / 100
	七、违反民用航空器适航管理规定的法律责任 / 101
102	<b>第六节 民用航空器搜寻援救和事故调查</b>
	一、民用航空器搜寻援救 / 103
	二、民用航空器事故调查 / 107

<b>第四章 民用航空人员管理法律制度</b>	<b>116</b>
	<b>116 第一节 民用航空人员的含义及其法律责任</b>
	一、民用航空人员的含义 / 116
	二、民用航空人员的法律责任 / 116
	三、具体责任形式 / 117
	<b>118 第二节 民用航空人员的训练与资格管理制度</b>
	一、民用航空人员资格的取得与丧失 / 118
	二、民用航空人员的工作时限与体检规定 / 121
	<b>126 第三节 有关机组与机长的法律规定</b>
	一、对机组的主要规定 / 126
	二、对机长的主要规定 / 126
<b>第五章 民用机场与出入境管理法律制度</b>	<b>132</b>
	<b>132 第一节 民用机场管理</b>
	一、机场的概念、分类与主要设施 / 132
	二、民用机场的管理体制 / 137
	三、民用机场环境保护 / 142
	<b>144 第二节 出入境管理与简化手续</b>
	一、出入境管理的主要规定 / 144
	二、简化手续的意义与内容 / 146
	<b>146 第三节 机场安全检查</b>
	一、机场安全检查的含义及意义 / 146
	二、机场安全检查的法律规定 / 147
<b>第六章 民用航空运输管理与合同法律制度</b>	<b>151</b>
	<b>151 第一节 民用航空运输概述</b>
	一、民用航空运输的含义及特点 / 151

	二、民用航空运输的主要形式 / 153
154	<b>第二节 公共航空运输企业及运营管理</b>
	一、公共航空运输企业设立的条件及设立程序 / 154
	二、公共航空运输企业的运营管理 / 156
161	<b>第三节 民用航空运输合同</b>
	一、民用航空运输合同的概念及分类 / 161
	二、民用航空运输合同的特征 / 162
	三、有关运输凭证的主要规定 / 164
	四、承运人的责任、免责与赔偿限额 / 165
	五、有关航班延误的主要法律规定 / 168
172	<b>第四节 民用航空器对地面第三人损害的赔偿责任</b>
	一、概述 / 172
	二、民用航空器对地面第三人损害的责任原则 / 173
	三、航空器对地面第三人损害的责任承担人 / 176
	四、民用航空器对地面第三人损害的责任担保 / 177
	五、民用航空器对地面第三人损害的责任限额 / 179
	六、民用航空器对地面第三人损害责任诉讼规则 / 182
<b>第七章 民用航空保险法律制度 190</b>	
190	<b>第一节 民用航空保险概述</b>
	一、民用航空保险的历史 / 190
	二、民用航空保险的概念及特点 / 192
195	<b>第二节 民用航空保险的种类</b>
	一、航空器机身险 / 195
	二、航空承运人法定责任险 / 197

	三、航空旅客人身意外伤害险 / 199
	四、航空货物运输险 / 200
	五、机场责任保险 / 201
	六、空中交通管制责任保险 / 202
	七、航空产品责任保险 / 202
	八、其他 / 203
203	第三节 民用航空保险的理赔与保险争议的解决
	一、民用航空保险的索赔 / 203
	二、民用航空保险的理赔 / 204
	三、民用航空保险争议的解决 / 206
209	第八章 通用航空法律制度
209	第一节 概述
	一、通用航空的含义及其地位 / 209
	二、我国通用航空发展的概况 / 211
	三、我国通用航空的法制建设 / 212
216	第二节 通用航空管理法律制度
	一、通用航空从业的法定条件 / 216
	二、通用航空的管理制度 / 216
	三、通用航空划设临时飞行空域的申请 / 217
	四、通用航空飞行计划的申请 / 218
	五、通用航空飞行保障的有关规定 / 220
	六、升放和系留气球的规定 / 221
	七、从事通用航空活动的法律责任 / 222
224	第九章 民用航空与刑法
224	第一节 刑法简述
	一、刑法的概念、性质、功能及基本原则 / 224
	二、民用航空与刑法 / 226

226 | 第二节 危害民用航空的犯罪和刑罚

一、我国国内现行法律对危害民航的犯罪  
和刑罚的规定 / 226

二、国际条约对犯罪和刑罚的规定 / 227

参考书目 231

# 第一章

## 导论

### 课前导读

民航法是调整民用航空活动所产生的社会关系的法律。本章主要介绍民航法的含义及其调整对象、民航法的特征、民航法的渊源、民航法的发展历史和我国民航业的发展与民航立法。

### 教学目标

通过本章的学习,了解民航法的基本理论,重点应该掌握以下几个方面

- ◆ 民航法的含义及其调整对象:民航法是指调整民用航空活动所产生的各种社会关系的法律规范的总和。
- ◆ 民航法的特征:独立性、综合性、国际性、平时性。
- ◆ 民航法的渊源:民航法的形式渊源跟其他法的渊源比较有其自身的特点,它主要是由制定法或成文法组成的。

## 第一节 民航法的含义及其调整对象

### 一、民航法的含义

民航法是指调整民用航空活动所产生的各种社会关系的法律规范的总和。民航法是20世纪初的产物。在人类利用航空而发展的过程中,必然会产生与航空活动相联系的广泛而复杂的各种社会关系。尤其是当民用航空成为一个国家

的一项重要经济活动,航空科学技术、航空企业以及有关部门成为一国经济结构中的重要门类时,必然要求建立与这种社会关系相适应的法律制度,以保障并促进航空事业的发展。由此决定了民用航空法作为一种法律门类,民航法学作为一门新的独立学科的存在价值。

民用航空业的发展水平,是一个国家整个经济发展水平的重要标志,是国家现代化程度的象征。另外,人类航空活动天然的国际性,决定了在世界经济一体化的进程中,民用航空业的发展对世界经济的影响也是重大的。因此,民用航空活动在其发展中,所涉及的包括国内和国际关系在内的各种社会关系相当复杂和广泛。这就特别需要用民用航空法来规范人们的行为,并调整好这一领域中的各种社会关系。否则民用航空事业的发展及其空中航行的安全就得不到应有的法律保障。

## 二、民航法的调整对象

民航法的调整对象主要是民用航空活动所涉及的各种社会关系,同时应协调民用航空与非民用航空,特别是与军用航空的关系。民用航空是指除军用航空和公务航空以外的一切航空活动。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进行的航空活动。

民用航空划分为“公共航空运输”和“通用航空”两大类。公共航空运输是指向公众开放的,使用民用航空器在区域之间进行位置移动的活动,包括定期航空运输(定期航班)和不定期航空运输(主要形式是包机运输)。通用航空是指公共航空运输以外的一切民用航空活动。国际民用航空组织将通用航空定义为“为取酬或者出租的不定期航空运输以外的一切民用航空活动”。通用航空包括航空作业、急救飞行、航空训练、航空体育和其他通用航空等项。

民航法调整民用航空活动产生的社会关系,其范围是十分广泛的。凡与航空器、航空器的正常状态、航空器的操作、航空器所有权及其正常转移、机场、信标、商业航空运输及其国际通航、可能造成的损害责任、保险等有关的问题,都在民航法的调整范围之列,受民航法的约束,内容极其丰富。概括起来主要有以下几个方面:

第一,纵向关系。指民航主管机构与民航经营部门之间或上下级主管机构之间的领导与被领导的关系。国家民航主管机构根据社会对民航消费的需求和预测,确定民航业发展的规模和重点发展的方向,并在此基础上制定发展民航业

的方针和措施。

第二,横向关系。指平等主体之间的关系,即民航企业之间的相互关系以及民航企业与消费者之间的关系。

第三,民用航空与非民用航空的协调关系。民航法不仅要调整好民用航空活动产生的社会关系,而且要调整与民用航空相关的其他活动,协调好它们之间的关系。这是因为:首先,民航法关于领空主权的規定,是一切航空活动都须遵守的规则。其次,在同一空域中同时进行各种航空活动,不论是民用航空还是军用航空,为了保障飞行安全的需要,都必须接受统一的空中交通管制,遵守统一的空中交通规则。最后,非民用航空部门参与民用航空活动,必须受民航法有关规定的约束。

第四,具有涉外因素的关系。民航法的国际性反映在国内法上;也就是说,国内民航法是一种涉外性很强的法律。因此,民航法也调整大量具有涉外因素的社会关系,如国家民航主管机构对外国民航公司在中国境内投资经营所形成的关系、国内民航公司与外国民航公司之间的关系以及国内消费者和国外消费者乘坐国际航班和国内航班所形成的各种关系,等等。

## 第二节 民航法的特征

### 一、民航法的国际性

民用航空所具有的国际性决定了民航法具有国际性。航空运输的快速和长距离决定了航空运输从产生之日起就具有很强的国际性,所以航空法从产生之日起也较其他法律具有更强的国际性。

航空活动的国际性主要是由于航空技术自身的特性、航空运输的特点和航空活动自身发展的需要所决定的。

首先,航空运输中介——空气空间的无边界性决定了航空活动具有国际性。航空运输的中介与海运、铁路或公路运输的中介不同。由于地理、种族以及政治上的原因,海运、铁路或公路运输的中介是在人为地划定边界的不同国度里;而航空运输的中介是空气空间,空气空间是围绕地球的一个立体存在,并无有形的边界可言,不受高山峻岭所阻,没有江湖海洋之隔,航空器的起飞和降落就是一种界限。从这一点上来讲,人类在空气空间的航空活动把世界上所有地理区域联结起来,既不受海洋的分隔,也无高山可以阻挡,这恰恰是船舶、火车、汽车等



交通工具所不具有的。航空运输的这种特殊性质,决定了民航法的国际性。如果不用国际统一的法律规则,而使用各国千差万别的国内法,航空活动势必寸步难行,进而干扰、阻碍航空活动的发展。

其次,从人类开展航空活动的历史和现状来看,其目的主要是为了进行国际航空运输。对那些小国而言,航空器一起飞,就往往飞出了国界,使用高成本的航空器进行运输的意义不大。例如,对于航空活动的发源地的欧洲来说,这个道理就更容易被人们理解。在欧洲,中小国家林立,飞机半个小时内就可飞越几个国家。鉴于航空活动所使用的工具——飞机具有速度快的特性和优势,欧洲国家过去主要将其用于国际航行。因此,航空运输的主要目的是在国家之间架起“空中桥梁”,方便各国人民之间的往来。

第三,航空活动所使用的工具——飞机具有速度快的特性和优势决定了航空活动具有国际性。航空器是一种高速交通工具,飞行的距离越远,就越能发挥它的优势,取得最佳效益。对一些中小国家而言,航空器主要用于国际航行。而今,就经济发达的欧洲大陆各国而言,国内交通主要依靠铁路和公路,国内航班虽较当初有了较大增加,但始终未超过陆地交通。因此,航空活动从一开始就具有国际性。

最后,就有着广阔疆域的美国、俄罗斯、印度、加拿大、中国来说,国内航空活动具有重要价值,国内航空运输有着广阔的发展前途。特别是在航空最发达的美国,航空在国内运输中已逐渐取代了铁路。然而,即使在这几个屈指可数的领土大国,航空活动的国际性仍然是不可忽视的。一个最明显的例证就是制止航空犯罪问题。劫持飞机的罪犯很容易把一国国内航班飞机劫往外国。一旦这种情况发生,国内航空活动就演变为国际航空活动。

因为航空活动的国际性决定了民航法具有国际性,民航法的国际性主要体现在以下几个方面:

### **(一) 国际航空活动对统一的航空技术标准的需要,要求民航法具有国际性,并制定统一的航空法律规范**

民航法律规范的统一性其实是所有法律的一般属性,是法律具有规范作用的必备条件。在航空活动中,尤其是在国际航空活动中如果没有统一的技术标准,安全的空中航行和有序的航空业将难以得到可靠的保障。只有建立一套统一的法律规范,民用航空活动的技术标准才能统一。因此,《国际民用航空公约》规定:“缔约各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,凡采取统一办法而能便利、改进空中航行的事项,尽力求得可行的最高程度的一致”(第三十七条)。1919年创立的“国际