

全国航空服务类专业教学改革规划教材

民航法规

赵 林 主编



上海交通大学出版社
SHANGHAI JIAO TONG UNIVERSITY PRESS

空服客内

全国航空服务类专业教学改革规划教材



民航法规

主 编 赵 林
副主编 卢春华



上海交通大学出版社
SHANGHAI JIAO TONG UNIVERSITY PRESS

内容提要

本书系统地介绍了国际和国内航空法体系,共分为三章:第一章是航空法规导读,内容包括航空法概述,芝加哥体系,华沙体系,航空刑法体系,国内航空法,国际民用航空组织及其技术规范,航空器,航空人员、民用机场,空中航行,搜寻援救、事故调查;第二章是国际航空法选编;第三章是国内航空法规选编。

学生通过学习本课程,应熟悉本专业的相关规定,熟悉民航乘务员及安全检查员的国家职业标准,掌握法规间的纵向与横向关系,为学习其他的专业课做好铺垫。

本书可作为普通高等院校和高等职业院校航空服务类相关专业和城市轨道运营管理专业学生用书,也可供相关培训机构使用。

图书在版编目(CIP)数据

民航法规/赵林主编. —上海:上海交通大学出版社,2015(2016.5重印)

ISBN 978-7-313-12600-9

I. ①民… II. ①赵… III. ①民用航空—航空法—中国—教材 IV. ①D922.296

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 015914 号

民航法规

主 编:赵 林

出版发行:上海交通大学出版社

邮政编码:200030

出 版 人:韩建民

印 制:三河市骏杰印刷有限公司

开 本:787 mm×1 092 mm 1/16

字 数:399 千字

版 次:2015 年 1 月第 1 版

书 号:ISBN 978-7-313-12600-9/D

定 价:38.00 元

地 址:上海市番禺路 951 号

电 话:021-64071208

经 销:全国新华书店

印 张:17

印 次:2016 年 5 月第 3 次印刷

版权所有 侵权必究

告读者:如您发现本书有印装质量问题请与印刷厂质量科联系

联系电话:010-88433760

FOREWORD 序



自从进入 WTO 之后,我国的航空业方面,无论是飞机架次还是机场建设,无论是机构重组还是海外合作都有了不同程度的发展。

而随着经济和航空业的迅猛发展,航空业对于各类专业人才的需求也呈日渐上升的趋势。高等学校教育为了适应这一形势发展的需要,在不断地调整自己的教育方向。航空服务类专业作为高等教育的新兴专业,虽起步较晚,但发展迅猛,已为我国的航空服务业提供了丰富的人才资源。可是随着外界条件的不断提升,现今社会对航空服务类人员的专业素质提出了更高的要求,原来以市场招聘和短期培训为主的教育形式已不能满足高速发展的航空业的要求,如何更好地培养出高素质的航空服务类人员已成为航空服务教育的重中之重。

在各高等院校都积极响应党的十八届三中全会提出的深化教育教学改革要求的新背景下,高职教育率先迈出了改革步伐,率先实施了人才培养计划,全面贯彻了基于校企合作、工学结合的职教改革思想,取得了最新成果,并形成了更加先进的教育思想,极大地推动了高等教育的发展步伐。

高职教育的目标是“以服务为宗旨,以就业为导向”。改革的主导思想是以岗位工作的各项要素为基础,以典型工作任务为整合能力目标和知识点组织教学内容,注重学生知识运用和解决问题、自我发展能力的培养;以任务驱动、项目导向的教学方式替代原有的以课堂知识讲授引领的教学形式,强调学生职业岗位任务的胜任度。

本系列航空服务类专业教学改革规划教材以此为背景应运而生。其紧紧围绕高等职业教育培养目标,遵循教育教学规律,选题以满足行业发展对航空服务专业高素质技能型人才的需求为出发点,对接航空企业实际工作任务中知识、能力和素质要求,涵盖了民用航空服务业主要工作岗位的人才培养需求;课程内容与行业从业标准相对接,在结构、内容及方法等方面进行了改革和创新。

本系列教材以真实岗位工作任务为基础设计教学单元,每个单元中均设计了综合性的实训任务,以知识、能力和素质目标为主,配合知识要点、

FOREWORD 序



本书可作为普通高等职业院校高等航空乘务专业教材，也可供从事航空乘务工作的从业人员参考。

实训任务，穿插知识拓展、课堂练习，并对重点部分做了可供教师拓展发挥的教学提示，且章后又对已学内容做了小结，以利于教师教学或学生参考。

同时，教材体现了工作过程导向的特征，适应了高技能、应用型人才培养目标和相关专业领域职业岗位的任职要求，内容设置科学实用，突出了针对性、适用性和创新性，可为学生的持续学习奠定良好的基础。需要强调的是，教材把培养学生的职业能力和素质放在重要位置来考虑，充分满足了职业性、实践性和开放性的教学要求。

编审委员会

本书在编写过程中，得到了许多专家和同行的帮助，在此表示衷心的感谢。本书在编写过程中，得到了许多专家和同行的帮助，在此表示衷心的感谢。本书在编写过程中，得到了许多专家和同行的帮助，在此表示衷心的感谢。

PREFACE 前言



本书依据目前国家提倡的教育教学改革指导方针,充分考虑了课程培养目标、学生的知识基础和行动能力,旨在为学生在以后的工作中能正确理解和执行有关航空法规奠定坚实的基础。同时,本书在法律法规选编、审稿阶段得到了中国东方航空公司程颖和长沙黄花国际机场前党委书记陈慧怡、安检站副经理李艺等专家的指导和帮助,从而提升了教材的职业性、实用性、科学性和前沿性。

本书系统地介绍了国际和国内航空法体系。第一章是航空法规导读,主要介绍了航空法概述,芝加哥体系,华沙体系,航空刑法体系,国内航空法,国际民用航空组织及其技术规范,航空器,航空人员、民用机场,空中航行,搜寻援救、事故调查等内容。第二章选编了部分国际航空法规。第三章选编了部分国内航空法规。

本书由湖南都市职业学院赵林任主编,由四平职业大学卢春华任副主编,参与编写的还有程颖、李艺和四平职业大学的张云霞。本书具体分工如下:第一章由赵林编写,第二章由卢春华和张云霞编写,第三章由程颖、李艺编写,其中第二章和第三章的选编由陈慧怡审核,全书由赵林统稿。本书在法规搜集和资料整理过程中,得到了湖南都市职业学院航空服务和城轨管理系的老师和学生的大力帮助,在此一并表示感谢。

由于编者水平有限,书中存在的错误和疏漏之处敬请专家和读者不吝赐教。

编者

CONTENTS 目录

第一章 航空法规导读 1

第一节	航空法概述	1
第二节	芝加哥体系	8
第三节	华沙体系	14
第四节	航空刑法体系	17
第五节	国内航空法	22
第六节	国际民用航空组织及其技术规范	24
第七节	航空器	28
第八节	航空人员、民用机场	33
第九节	空中航行	41
第十节	搜寻援救、事故调查	46

第二章 国际航空法选编 52

国际民用航空公约	52
国际民用航空公约附件概述	68
关于在航空器内的犯罪和其他某些行为的公约	91
制止非法劫持航空器的公约	95
制止危害民用航空安全的非法行为公约	98
在可塑炸药中添加识别剂以便探测的公约	103

第三章 国内航空法规选编 108

中华人民共和国民用航空法	108
民用机场管理条例	129
中华人民共和国搜寻援救民用航空器规定	138
民用航空器驾驶员、飞行教员和地面教员合格审定规则	141
中华人民共和国民用航空器适航管理条例	213
中国民用航空旅客、行李国内运输规则	215
中国民用航空旅客、行李国际运输规则	224

CONTENTS 目录

中国民用航空货物国内运输规则	第一章	233
民航乘务员国家职业标准		243
民航安全检查员国家职业标准	第一章	255
进出口飞机、机员、旅客、行李检查暂行通则	第二章	258
机场周围飞机噪声环境标准	第三章	260
航班延误经济补偿指导意见	第四章	261



参考文献

参考文献	第六章	263
	第七章	
	第八章	
	第九章	
	第十章	

附录

附录	第一章	
	第二章	
	第三章	
	第四章	
	第五章	
	第六章	
	第七章	
	第八章	
	第九章	
	第十章	

附录

附录	第一章	
	第二章	
	第三章	
	第四章	
	第五章	
	第六章	
	第七章	
	第八章	
	第九章	
	第十章	



第一章

航空法规导读



总体要求

- ◎了解航空法的渊源和发展简史。
- ◎熟悉国际航空法的三大体系。
- ◎熟悉国内航空法规三级机制。
- ◎熟悉中国民用航空法的主要内容。
- ◎理解中华人民共和国飞行基本规则的地位和作用。
- ◎理解国务院下发的有关民用航空的行政法规的作用。
- ◎熟悉民航局制定行业规章的依据和作用。
- ◎理解航空法规间的纵向和横向关系。
- ◎理解学习航空法规对保证飞行安全的重要意义。
- ◎掌握本专业主要法规的框架内容。

第一节 航空法概述

教学要求

- ◎了解航空法的渊源和发展简史。
- ◎理解航空法的定义和特征。
- ◎掌握航空法涉及的范围及作用。
- ◎掌握航空法规的国际和国内体系及其相互间的关系。

航空的出现和发展产生了个人与个人之间、协作者之间、管理机构之间及国家与国家之间的复杂的社会关系。就民用航空而言,它主要是一种经济活动。航空科学技术、航空企业,以及为航空服务或有关的经济部门已组成一国经济结构中的重要门类,这必然要求建立与之相适应的法律制度,以保障并促进民用航空事业的发展。由此决定了航空法作为一种法律门类,航空法学作为一门新的独立学科的存在价值。



一、航空法的定义

早期各国航空法学者为概括、表述航空法的特征与实质,对航空法所下的定义主要有以下三类:

(1) 航空法是一套关于飞机、空中航行、航空商业运输,以及由国际、国内空中航行引起的、公法或私法的全部法律关系的国际、国内规则。

(2) 航空法是一套支配由航空活动引起的或经其修改的制度与法律关系的、公法与私法的、国际与国内的原则与规范。

(3) 航空法是一套调整空气空间的利用,并使航空、公众和世界各国从中受益的规则。

我国的航空法学者赵维田先生认为航空法是一套调整人类航空活动的各种法律关系的规则体系。

从上述观点可以得出,航空法是国际法和国内法的有机组成部分,兼跨公法和私法,并以民用航空活动为主要调整对象的法律规范的总称。

二、航空法的发展简史

航空法的发展经历了萌芽、活跃、不断成熟与完善三个时期。

(1) 萌芽时期(1783—1913年)。在第一次世界大战以前,人类的航空活动基本上处于实验阶段。当时的热气球、滑翔机、简易飞机的各种性能还不稳定、不成熟,除执行军事任务以外,还没有作为运送旅客和货物的运输工具。这个时期,各国尤其是英法两国虽然在国内立了一些法,但这些法还不系统,还不是成套的规则。但航空活动的每一次进步都为后来航空法的颁布奠定了基础。

1783年,历史上最早的航空活动——法国蒙特高尔(又译蒙特哥尔非)兄弟发明了第一个载人气球。法国巴黎的警方第二年就颁布了命令,规定凡进行气球飞行必须事先获得批准。

1785年,有人驾驶蒙特高尔式热气球成功飞越了英吉利海峡。

1849年,历史上最早的空袭——奥地利人把定时炸弹装在热气球上袭击威尼斯。

1855年,出现了第一架重于空气的非机动飞行器——滑翔机。

1889年,法国政府邀请欧洲的19个国家在巴黎召开第一次讨论航空法的国际会议,由于各国对航空法的一些基本问题存在意见或分歧,这次会议及之后的几次会议均未产生任何成果。

1902年,在国际法学会的布鲁塞尔年会上,法国著名的法学家福希尔提出了人类第一部航空法典的建议草案——《浮空器的法律制度》。

1903年,美国的莱特兄弟成功地试飞了一架有动力装置的重于空气的航空器——飞机。

1904年,苏联在其领空击落了德国的热气球——领空主权的保护。

1910年,欧洲19国又在巴黎聚集,讨论国际航空立法问题,但因对空气空间的法律地位(是航空自由还是领空主权)的问题不能达成一致意见,未有成果。

由此可见,航空活动的发源地在欧洲。

(2) 活跃时期(1914—1943年)。在第一次世界大战(1914—1918年)中,飞机作为一种



有效的作战工具或武器,大显神威。受战争的刺激,各国纷纷投入了科技力量,使飞机的性能得到大幅度的提高和发展。以英国为例,1914年战争刚爆发时仅有军用飞机12架,到1919年战争结束时已拥有22 000架飞机。各国从航空技术的进步中认识到,飞机作为一种新型的运输工具具有无限的发展前途。同时,战争的实践也对航空国际法律制度上统一认识起了重要的推动作用。战后,民用航空发展前景的逐渐明朗推动了国际航空立法的第一次革命。这个时期的航空国际文件为后来的国际航空发展奠定了良好的基础。

1916年,未参与“一战”的美洲大陆各国,在智利首都圣地亚哥举行的泛美航空会议上通过了一套原则,即关于“对领土之上的空气空间拥有主权,航空器必须具有国籍,应涂有本国标记,美洲国家飞机在美洲国家间可自由航行”的原则。

1919年年初,第一个国际定期航班——巴黎往返布鲁塞尔的定期国际航班开通。同年,巴黎—伦敦的定期国际航班开通;欧洲各国首都之间的定期国际航线已建立起来;横跨大西洋的航空已实验成功;世界上最早的经营国际民用航空运输的航空公司——荷兰皇家航空公司(KLM)创立,迎来了国际航空业的早春。

1919年,在战后的巴黎和会上,顺利地制定了第一个国际航空法典——《关于管理空中航行的公约》(通称1919《巴黎公约》),其在航空法发展史上具有开元性的重要地位。该公约以英法为代表,主要涉及“领空主权、无害通过权、航空器国际原则、驾驶人员合格证、空中规则”。根据该公约成立了国际空中航行委员会(ICAN),它是现在国际民航组织(ICAO)的前身。

1925年,以欧洲为主的43个国家在巴黎举行了第一次航空私法国际会议,这次会议产生了“航空法专家国际技术委员会”(CITEJA),其相当于现在国际民航组织的“法律委员会”。

1926年,西班牙由于不满巴黎公约中的某些规定,拉拢20个拉丁美洲国家,另行签订了一个《伊比利亚—美洲航空公约》,其基本规则与巴黎公约雷同。

1928年,美国也因对巴黎公约中的某些规定的不满,与美洲国家签订了《泛美商业航空公约》(通称《哈瓦那公约》),除商业权利方面稍为详细外,其他基本规则与巴黎公约雷同。

1933年,在罗马制定了《统一有关航空器对地(水)面第三方造成损害的某些规则的公约》(通称1933《罗马公约》)。加入该公约的国家比较少,只有36个,多为欧洲国家,且英、美、苏、加等航空大国未批准该公约,该公约不太成功。我国未加入该公约。

(3) 不断成熟与完善时期(1944年至今)。第二次世界大战把人类的航空科学技术推向了一个更高的新阶段。美国在战争中的有利地位使它一跃成为航空超级大国,取代了战前以欧洲为中心的局面。战后,美国的航空科学和制造远程飞机的能力无论在数量上还是在质量上都处于绝对领先地位。

1944年,“二战”虽未结束但协约国已是胜利在望,为规划战后定然会大发展的国际民用航空事业,美国总统罗斯福出面邀请55个同盟国和中立国出席1944年11月1日至12月7日在芝加哥召开的第一届国际民航会议,52个国家的代表出席了会议。1944年12月7日在会议结束时,签订了《国际民用航空公约》(通称《芝加哥公约》)及两个附属性文件,该公约是当今国际航空法的宪章性文件。但德意志等轴心国无资格参加,苏联因不满某些中立国而没有派代表出席该会议。

1948年,在日内瓦制定了《国际承认航空器权利的公约》(通称1948《日内瓦公约》),加



入该公约的国家比较少,只有 48 个,多为欧洲国家,且英、美、苏、加等航空大国未批准该公约,该公约不太成功。我国未加入该公约。

1952 年,在罗马制定了《外国航空器对地(水)面第三方造成损害的公约》(通称 1952《罗马公约》)。加入该公约的国家比较少,只有 36 个,多为欧洲国家,且英、美、苏、加等航空大国未批准该公约,该公约不太成功,我国未加入该公约。此公约生效后,1933 年的《罗马公约》自动废止。

1955 年《海牙议定书》、1961 年《瓜达拉哈拉公约》、1966 年《蒙特利尔协议》、1971 年《危地马拉议定书》、1975 年 4 个《蒙特利尔议定书》,修改、补充了《华沙公约》。

1963 年 9 月 14 日,在东京签订了《关于在航空器内的犯罪和其他某些行为的公约》(通称 1963《东京公约》)。

1970 年 12 月 16 日,在海牙签订了《制止非法劫持航空器的公约》(通称 1970《海牙公约》)。

1971 年 9 月 23 日,在蒙特利尔签订了《制止危害民用航空安全的非法行为公约》(通称 1971《蒙特利尔公约》)。

之后,国际航空法的发展进入了相对稳定和停滞的阶段。

三、航空法的渊源

航空法的渊源主要包括国际条约、双边协定、国内法及法院判例、国际法的一般原则和国际惯例及其他具有一定法律效率的文件。

(1) 国际条约。国际条约是实现统一国际规则的主要渊源,以国际公约为主体。民用航空方面有 30 多个国际公约,但有的已经失效,正在生效并普遍使用的有 3 大系列共 5 个公约,即《芝加哥公约》《华沙公约》《东京公约》《海牙公约》和《蒙特利尔公约》。议定书作为对公约的修改、补充文件,也是一种重要的国际条约。我国均批准和加入了以上 3 大体系的 5 个公约。

(2) 双边协定。“二战”后,以《芝加哥公约》《华沙公约》等公约为指导,签订了近 2 000 个双边协定,交换过境权和营运权,签订航路、运力和运费价格,这些协定有其共性规则和模式。

(3) 国内法及法院判例。各国按照其加入的国际条约的基本原则并结合本国实际颁布的国内法是航空法的重要组成部分。

各国对国际法中的某些条款的解释与适用,常常要参照该国国内法。例如,在国际航空刑法领域,公约只规定哪些行为构成犯罪、哪个国家有刑事管辖权、应不应该起诉,对于取证、量刑、判处等一系列实体法、程序法问题,各国依照该国的刑法和刑事诉讼法来进行。

各国法院的判例表明了该国对国际法中的某些条款的解释与适用,具有一定的参考价值。

(4) 国际法的一般原则和国际惯例。航空法作为国际法的一个门类,受国际法一般原则和习惯国际法的制约。联合国宪章、国际法中有关条约法的规则,对航空法同样适用,如条约的缔结、批准、生效、修改、加入、退出、解释等规则,以及条约的继承等问题。

国际法中与航空法有密切关系的姊妹学科,如海洋法、海商法和外空法中的许多规则被借鉴到了航空法中。



在国际条约中没有明确的内容,一旦形成了国际惯例,就具有了一定的法律效率。

(5) 其他。国际民航组织理事会凭借《芝加哥公约》赋予的准立法权通过了“国际标准与建议措施”并将其作为公约的附件。虽然这 18 个附件是执行公约条款的技术性细节,但其中有些是重要的法律文件。

国际航空运输协会(IATA)虽是各国航空公司之间的行业组织,却具有半官方的性质,它所通过的决议,经有关国家批准生效后就成为重要的法律文件。

四、航空法的特征

航空法具有国际性、综合性、民用性和平时性四大特征。

(1) 国际性。航空法的国际性源自人类航空活动的天然国际性。航空器速度快,对航空活动的发源地、中小国家林立的欧洲来说,飞机一个小时就能穿越几个国家,如果不用国际统一的法律规则,而用各国千差万别的国内法,航空活动势必障碍重重、寸步难行。为保证国际空中航行、商业运输,以及其他航空活动安全、迅速、经济和便利地进行,各国对于航空活动的各项规定应尽可能地统一起来,国际航空法是统一的结果。

即使是对国土辽阔的国家,如美国、加拿大、印度及中国来说,航空法的国际性仍然是不容忽视的。最明显的例证是制止劫机等航空犯罪问题必须求助于国际立法。

因此,各国必须履行所缔结的国际条约,并在国内立法中加以确认。

中国民航的国内法规体系就是以国际民航 5 大公约、国际标准和建议措施(《国际民用航空公约》的 18 个附件)为蓝本,在符合中国宪法和法律的前提下,结合中国的实际而逐步完善的。

(2) 综合性。航空法的综合性是指其囊括了公法和私法。公法是指协调国家之间的关系的法律规范。传统的国际法指国际公法。

就航空活动而言,首先要解决的是公法问题,诸如主权、领土、国籍、国家关系等。《芝加哥公约》《东京公约》《海牙公约》和《蒙特利尔公约》都具有公法性质。

而就国际私法而言,传统上称作“法律冲突法”,即一国国内法中的涉外民法。通过国际条约,各国在私法的某些领域中实行统一规则。

民用航空活动还应解决私法问题,诸如财产权利、损害赔偿、合同、侵权行为等。在这些问题上,各国的法律差别巨大,冲突突出。因此,国际上采取统一原则和规则是国际航空运输的前提条件,1929 年的《华沙公约》是解决这种差别与冲突的典型成功之作。

(3) 民用性。航空法不涉及一切航空活动,只涉及与民用航空有关的活动。航空法不能约束国家航空器。

《芝加哥公约》第三条规定“本公约仅适用于民用航空器”,而不适用于“用于军事、海关和警察部门的国家航空器”。其他公约都有类似规定。

《中华人民共和国民用航空法》第五条规定:“本法所称民用航空器,是指除用于执行军事、海关、警察飞行任务外的航空器。”其他航空法文件中也有类似规定。

用于运送国家元首或政府首脑的专机,以及各种负有国家特种使命的航空器也被认为是国家航空器。

(4) 平时性。航空法不能约束战争时期的民用航空活动,无论其属于交战国还是中立国。航空法不能约束如遇紧急或特殊情况宣布其处于紧急状态的缔约国。



五、航空法规体系

1. 国际航空法

(1) 公约。公约是国际航空法的第一层次,由缔约国缔结,对签字国具有法律效力,是国际航空法中法律级别最高也是最重要的部分。

但公约不是国家法制上的法律,缔约国政府批准了某公约则享有该公约规定的权利并承担相应的义务;如果不批准或退出某公约,则不享有该公约规定的权利也无须承担相应的义务。

迄今在航空法方面制定的国际公约共计 36 个,其中有的已经被新的公约所取代,有的因签字国数量太少而不具有真正的“国际法”意义。我国加入的有关民用航空的公约主要有 5 个,见表 1-1。

表 1-1 我国加入的有关民用航空的 5 大公约

缔结时间	公约全名	公约简称	K	L/M	N
1944 年 12 月 7 日	国际民用航空公约	芝加哥公约	26 个	30 天	12 个月
1929 年 10 月 12 日	统一国际航空运输某些规则的公约	华沙公约	5 个	90 天	6 个月
1963 年 9 月 14 日	关于在航空器内的犯罪和其他某些行为的公约	东京公约	12 个	90 天	6 个月
1970 年 12 月 16 日	制止非法劫持航空器的公约	海牙公约	10 个	30 天	6 个月
1971 年 9 月 23 日	制止危害民用航空安全的非法行为公约	蒙特利尔公约	10 个	30 天	6 个月

注:K 代表签字国数量,L/M 代表生效日期,N 代表失效日期。

公约缔结与生效的一般程序为“缔结公约—超过一定数量(K 个)签字国政府批准后的—一定时期(第 L 日)正式生效—在收到后续加入国政府批准书后的一定时期(第 M 日)对该国生效—在收到某国政府退出通知书后的一定时期(第 N 月)对该国失效”。不同的公约其 K、L、M、N 数值各不相同。

(2) 国际标准与建议措施。《芝加哥公约》赋予了国际民航组织理事会关于制定、通过和修改“国际标准与建议措施”的准立法权,将 18 个方面的“国际标准与建议措施”列入了《芝加哥公约》,即构成该公约的 18 个附件。《芝加哥公约》的附件具有准法律效力。

空中航行服务程序(PANS)、手册、指南比“国际标准与建议措施”更详细,更具有可操作性。尽管它们不像公约和附件那样具有法律效力,但其详细的技术细节和良好的操作性成为世界各国民航部门制定技术规范的主要参考。

2. 国内航空法

中国民航的国内法规体系以国际民航的 5 大公约及“国际标准和建议措施”为蓝本,在符合中国宪法和法律的前提下,结合中国的实际而逐步完善的。

中国国内航空法由法律、行政法规和行业规章三级构成。在本章第五节国内航空法中具体介绍。



六、航空法规的作用

(1) 维护领空主权。从国家安全和航空权益出发,维护国家的领空主权是航空法的主要任务。具体规定如下:

《国际民用航空公约》第一部分第一章第一条规定:“缔约各国承认每一国家对其领土之上的空气空间享有完全的和排他的主权。”

《中华人民共和国民用航空法》第一章第一条规定:“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 and 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,制定本法。”

《中华人民共和国民用航空法》第一章第二条规定:“中华人民共和国的领陆和领水之上的空域为中华人民共和国领空。中华人民共和国对领空享有完全的、排他的主权。”

(2) 确保飞行安全。我国民航工作的总方针是:“保证安全第一,改善服务工作,争取飞行正常。”执照管理、适航管理、机场管理、飞行规则、航空安全保卫、反对非法干扰等绝大多数法规都体现了确保飞行安全的原则。

(3) 促进航空运行畅通。遵守统一的规则 and 标准,以促进航空运行畅通,提高效率和经济效益。

(4) 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。航空法规能保障航空活动当事人各方的各法权益,从而有助于民用航空事业的发展。

七、航空法规与其他有关法律之间的关系

(1) 宪法是国家的根本大法,因此,国内民航法律不能与之冲突。

(2) 《中华人民共和国民用航空法》是中国民用航空法的母法。

(3) 刑法、民法等国内涉及民航的条款保障了民用航空法的正常实施。

(4) 国务院颁发的行政法规约束与民航有关的部门。

(5) 《中华人民共和国飞行基本规则》是国家的空中航行法,统一全国的飞行活动,且与军队系统相协调,以适应国防建设需要。

(6) 调整国内法使之与所缔结的国际法相适应。

① 《芝加哥公约》是国际民用航空法的宪章。

② 调整刑法、刑事诉讼法的条款以适应航空刑法的 3 个公约。

③ 调整民法条文以适应华沙体制。

④ 调整民航法律以适应《芝加哥公约》等 5 大公约。

⑤ 修改中国民用航空行业规章(CCAR)以适应“国际标准和建议措施”。

八、学习航空法规的意义

航空的出现和发展,尤其是国际民用航空运输业的快速发展,使得各国对于领空主权、飞行安全、空中航行的有效与正常、航空权益及经济利益等诸方面急需进行规范和统一,航空法由此产生并不断完善。

航空法的宗旨是“维护国家领空主权和航空权益,维护空中航行秩序、保证飞行安全、促进民用航空发展、合理使用空域、协调各航空保障部门的工作、治理民用航空,促进国际合作”。



我国加入了国际航空法 3 大系列的 5 个重要的国际公约,公约的规定及有关的国际标准和建议措施在中国是通过“中国民用航空法、国务院下发的有关民用航空的行政法规、民航总局颁布的行业规章”等形式加以体现和贯彻的。

系统学习航空法规,了解其历史,理解其渊源,掌握航空法规体系间的关系,明白中国在国际法中所享有的权利和义务,理解“航空法规是用血和生命换来的”深刻哲理,为今后在航空活动中按“章”办事、自觉遵守航空法规打下基础,从而达到减少飞行冲突、保证飞行安全、提高运行效率和经济效益、促进民用航空事业健康发展的目的。

第二节 芝加哥体系

教学要求

- ◎了解《国际民用航空公约》产生的背景及其宗旨。
- ◎理解《国际民用航空公约》的基本内容。
- ◎掌握航空主权原则所包含的五层含义。
- ◎掌握《国际航班过境协定》规定的两种空中自由。
- ◎掌握《国际航空运输协定》规定的五种空中自由。

一、《国际民用航空公约》的缔结背景

1944 年 12 月 7 日签订于芝加哥,并于 1947 年 4 月 4 日生效的《国际民用航空公约》(统称《芝加哥公约》),内容几乎涉及民用航空领域的各个方面,是国际航空法的基础和宪章性文件。目前已有 185 个国家批准或加入了该公约,它制定的法律原则和规则已具有普遍国际法效力。

每年的 12 月 7 日被定为“世界民航日”。

二、《国际民用航空公约》概要

《国际民用航空公约》的序言明确了该公约的宗旨。

除序言外,《国际民用航空公约》共分为“空中航行、国际民用航空组织、国际航空运输、最后条款”四大部分,这四大部分又细分为 22 章共计 96 条,主要内容可概括为:承认各国对其领空享有完全的、排他的主权;对定期航班和不定期航班的权利;空中航行的有关事项;国际民航技术标准和建议措施;成立国际民航组织;国际航空运输等。为便于讲解及专业学习的需要,本书按主权原则及统一规则与方便航行分别介绍此公约。

三、主权原则

关于“空气空间的法律地位”,早在 1919 年《巴黎公约》签订之前,国际法学界就存在着两种截然相反的观点:以英国为代表的“领空主权论”,以法国和德国为代表的“航空自由论”。《巴黎公约》最早承认领空主权原则。在第一次世界大战中,几乎所有的国家(包括荷兰、瑞士等中立国)都不允许外国飞机擅自飞入或飞越本国领空。由于“一战”的影响,在



1919年巴黎和会上缔结的第一个国际航空法典——《关于管理空中航行的公约》，在第一条中就将领空主权宣布为一条习惯国际法规则。

美国、荷兰推行航空自由论。美国在第二次世界大战中的有利地位使其在飞机数量和性能上超过欧洲而处于世界领先地位，美国政府意识到大战后该国的民用航空必将领先于世界；荷兰一直致力于民用航空运输的发展，荷兰皇家航空公司(KLM)是世界上第一家国际航空运输企业，所以出于本国商业利益考虑，当时的美国、荷兰及少数北欧国家极力推行航空自由论。

在第二次世界大战即将结束时签订的1944年《芝加哥公约》在第一条引用了《巴黎公约》提出的主权原则：“缔结各国承认每一国家对其领土之上的空气空间享有完全的和排他的主权。”但是，《芝加哥公约》没有采用《巴黎公约》中的“无害通过”原则，而是以同一天另行签订的《国际航班过境协定》(通称两种航空自由)、《国际航空运输协定》(通称五种航空自由)作为补充，满足那些承认或部分承认航空自由的国家的需要，以美国、荷兰为代表的航空自由论国家与英国等主张领空主权论的国家各自做出了让步。

1. 领空

领空是指领土之上的空气空间，包括领陆和领水。

《国际民用航空公约》所指一国的领土，应认为是在该国主权、宗主权、保护或委任统治下的陆地区域及与其邻接的领水。

(1) 领空的水平边界。领空的水平边界为领陆+12海里(1海里=1852米)领海。领海的范围借鉴“海洋法”的规定，其最早的范围是3海里，随着武器的发展，各国考虑国家安全需要，逐步修订为现在的12海里。按现代国防要求，12海里远远不够，军事上另有限制军事飞行的其他规定。

(2) 领空的垂直边界。关于领空的垂直边界众说纷纭，争议不休，至今尚未解决。其主要有以下五种主张：

① 以靠空气为依托的飞机的最高飞行高度为界，一般距地(水)面为32~40千米。

② 以不靠空气为依托的人造地球卫星运行轨道的最低点为标准，一般为100~110千米。

③ 以无空气存在的自然条件为标准，高度约为16000千米。

④ 以地球离心力取代空气成为飞行动力的高度为界，据物理学家冯·卡曼测算约为83千米。

⑤ 以地球引力为准。1976年12月3日，哥伦比亚、刚果、厄瓜多尔、印尼、肯尼亚、乌干达、扎伊尔和巴西等8个赤道国家发表了《波哥大宣言》，申明它们对距离地面为35871千米高度的“地球静止轨道”拥有主权。

由于在缔结1919年《巴黎公约》和1944年《芝加哥公约》时，人类尚未进入外空时代，因此公约中未明确领空的上限。一般认为以100~110千米为上限比较有说服力。短时期内，这个问题对航空法与外空法的实施与发展并不构成大的障碍，因此国际上并不急于做出定论。

领空的形状是一个以地心为顶点的锥体。

2. 完全的和排他的主权(自保权、管辖权、管理权和支配权)

(1) 飞入或飞经别国上空的限制。