

民用航空法律法规基础



“十二五”规划航空服务专业统编教材编审委员会

主 编：辜英智 邓红军

编 委：（以姓氏汉语拼音音序排列）：

邓 婷 邓红军 刘天刚 李明东

李宛融 罗建伟 罗娅兰 皮春磊

史玉霞 唐明丽 温善琨 王楞兰

王志鸿 徐泽民 杨 帆 杨 军

张玉雯 周 敏

前 言

几千年前，大教育家孟子曾经说过“利人莫大于教”，今天我们可以再加上一句“教重莫过于材”。教材对于教学的重要性是尽人皆知的，好的教材不会误人子弟，只会是“引曙光于世，播佳种在田”，成为指导学生高效学习的利器。

那么，怎样的教材才算好的教材呢？我们认为，一本上乘的教材至少要符合三条标准：

第一，编撰者是本学科的领军人物（学科带头人），具有权威性；

第二，教材的框架体系要系统完整，有内在逻辑，而且文字表述准确；

第三，内容相对稳定，即哪些内容进教材、哪些不能进，要有严格甄别，既博采众说，又不是大杂烩。

编撰者一定要是学科带头人。因为教材是教学双方共同依照的蓝本，教师要按教材讲，学生也得按教材学，一手托两家，像此等关乎育人、功在千秋的事，没有高人把关怎么行？而一般说来，编撰者的学问与教材质量密切相关，编撰者是权威，则教材就有权威。

我们组织编写的这套“十二五”规划航空服务专业统编教材包括以下十四种：《民航服务概论》《民航服务心理学》《民航服务礼仪》《民航安全检查基础》《民航客票销售实务》《民航物流基础概论》《民航实用英语基础》《民航运输地理概论》《民航危险品运输概论》《民用航空法律法规基础》《民用航空客货运服务常识》《民航空乘服务艺术》《民航客舱设备常识》《民航服务人员化妆技巧及形象塑造》。参与编撰的人员：邓红军、唐明丽、唐波、吴小平、张玉雯、罗建伟、杨军、周敏、杨帆、徐泽民、刘

天刚、罗娅兰、王志鸿、皮春磊、史玉霞、李明东、李宛融、温善琨、王楞兰、邓婷等。邓红军负责这套教材的编审及统稿工作。在教材的编撰过程中，编撰者以严谨、认真的工作态度，反复斟酌、协商、修改，力求以深入浅出的分析和生动具体的实例，编撰出能体现我们航院特色的系列教材，为我国民航事业的发展尽一份微薄之力。

在教材的框架体系上，我们要求编撰者为每本教材整理一个章节体系大纲导图。这源于托尼·巴赞的“心智图”或“脑图”。这样一个体系导图架构对师生都有好处——长文变短，厚书化薄，条分缕析，提纲挈领，生动、直观、形象，便于学习和记忆，可以说是我们的创新之一。此外，框架设计有个重要原则要遵循，那就是突出主线，章节之间要有内在逻辑。换句话说，从第一章到最后一章，都应紧密围绕主线，由表及里，由浅入深，步步深入，逻辑井然。这不仅符合人们认知世界的规律，也是学生学习知识的一般路径。想想看，小时候我们学数学，是不是从学加减开始，然后才学乘除，再后来才学更复杂的混合运算？如果教材不这样编，一开头就学微积分，那样学起来岂不是难于登天！可反观当下，有的教材仿佛一个拼盘，像本专题文集，章与章不搭界，看不出关联；有的则按内容平设篇章，这样貌似有逻辑，但实际上是一盘散沙。

至于教材要相对稳定，是指对教材的内容要有取舍，要力求正确。不能把教材当个筐，啥都往里面装。一本好的教材，个别内容可以修订，可以有增减，但不可颠覆性地被推翻。为此，在主体框架搭建好之后，选择哪些理论（观点）和材料编入课本，编撰者不仅要有学问，而且要有鉴别力。只有把普遍的原理和主流的观点编入教材，教材才能相对稳定；否则，若编入了那些有争议的理论，日后一旦被推翻，造成的负面影响将难以挽回。所以编撰教材，要海纳百川，更要精于取舍。历史表明，编撰者唯有恪守职业道德，以科学的态度传播科学知识，方可赢得师生们长久的尊敬。

教材项目建设是一项系统工程，一定要体现民航学院的特色和成果，体现民航事业突飞猛进发展的时代特征和专业要求。本套教材的编撰者在相当紧迫的时间里，参照《“十二五”规划航空服务专业统编教材编撰原则及体例》的要求，注重实用性和适用性，反映实际的教学设计和教学活

动，将实战、实践、实训融入教材中，书中的例题、案例、互动练习、思考题、拓展知识窗及配图等都是经得起检验的精品。各位编撰者以海尔董事长张瑞敏提倡的“战战兢兢，如履薄冰”的精神完成了东星航院和四川大学出版社交给他们的光荣任务。

在教材的编撰过程中，编撰者参阅了一些相关文章和专著，谨向这些著作的作者致以诚挚的谢意！

最后教材编审组以下面两段话与师生们共勉——

把看来简单的事做好就不简单，把看来平凡的事做好就不平凡。

认真做事，只是把事情做对；用心做事，才能把事情做好。

邓红军

2013年12月

目 录

第一章 民航法导论	(1)
第一节 民航法的概念及其调整对象	(2)
一、民航法的概念	(2)
二、民航法的调整对象	(3)
第二节 民航法的特征	(5)
一、民航法的国际性	(5)
二、民航法的独立性和综合性	(8)
三、民航法兼具公法与私法的特点	(9)
四、民航法是平时法	(10)
第三节 民航法的渊源	(11)
一、国际条约	(11)
二、国际法的一般原则和习惯国际法	(13)
三、国内法及法院判例	(13)
四、其他	(16)
第四节 民航法的发展历史	(17)
一、民航法的萌芽时期	(17)
二、民航法的形成和完善时期	(18)
三、现代民航法的发展	(19)
第五节 我国民航业的发展与民航立法	(23)
一、我国民航业的形成与发展	(23)
二、我国民航法制建设	(26)
三、中华人民共和国民用航空法	(27)

四、我国民航法的修改与完善·····	(29)
第二章 空中航行法律制度·····	(32)
第一节 空气空间的法律地位·····	(32)
一、《巴黎公约》签订之前的各种理论·····	(33)
二、《巴黎公约》签订之后的理论·····	(34)
第二节 领空与领空主权·····	(35)
一、领空的概念及范围·····	(35)
二、领空主权的法律性质·····	(39)
第三节 航空自由或权利·····	(40)
一、五种自由（权利）的定义·····	(40)
二、航空管理体制·····	(45)
三、飞行自由与航空运输权·····	(47)
第四节 领空主权的保护与限制·····	(48)
一、对领空主权进行保护和限制的背景·····	(48)
二、对领空主权进行限制的实践·····	(54)
第五节 领空管理法律制度·····	(56)
一、空域管理的原则及主要内容·····	(56)
二、空中交通管制法律制度·····	(61)
三、飞行管理法律制度·····	(62)
四、国际空中航行·····	(63)
第三章 民用航空器管理法律制度·····	(69)
第一节 民用航空器概述·····	(70)
一、航空器的定义·····	(70)
二、航空器的分类及其法律地位·····	(71)
第二节 民用航空器国籍管理制度·····	(75)
一、民用航空器采取国籍制度的意义·····	(75)
二、民用航空器国籍管理的基本原则·····	(77)
三、民用航空器登记国的权利和义务·····	(78)
四、民用航空器国籍登记的条件·····	(82)
五、民用航空器国籍登记的程序·····	(84)

六、民用航空器国籍标志和登记标志·····	(86)
七、法律责任·····	(89)
第三节 民用航空器权利登记·····	(90)
一、民用航空器权利的含义及其客体·····	(90)
二、民用航空器权利的种类·····	(91)
三、民用航空器权利登记制度的作用·····	(93)
四、民用航空器权利登记的管理·····	(95)
五、民用航空器的国籍登记或权利登记的转移·····	(98)
六、民用航空器权利的优先权·····	(99)
第四节 民用航空器的租赁问题·····	(105)
一、《国际统一私法协会国际融资租赁公约》简介·····	(105)
二、民用航空器租赁的含义与一般程序·····	(106)
三、民用航空器的融资性租赁·····	(106)
四、民用航空器的经营性租赁·····	(110)
五、湿租外国民用航空器从事商业运输的有关规定·····	(111)
第五节 民用航空器适航管理·····	(112)
一、民用航空器适航管理的概念、目的及特征·····	(112)
二、民用航空器适航管理的分类·····	(114)
三、民用航空器适航管理机关·····	(115)
四、民用航空器适航管理的主要内容·····	(116)
五、民用航空器运行适航管理规定·····	(121)
六、有关适航管理的收费规定·····	(123)
七、违反民用航空器适航管理规定的法律责任·····	(123)
第六节 民用航空器搜寻援救和事故调查·····	(125)
一、民用航空器搜寻援救·····	(126)
二、民用航空器事故调查·····	(131)
第四章 民用航空人员管理法律制度·····	(141)
第一节 民用航空人员的概念及其法律责任·····	(141)
一、民用航空人员的概念·····	(141)
二、民用航空人员的法律责任·····	(142)

三、具体责任形式·····	(142)
第二节 民用航空人员的训练与资格管理制度·····	(143)
一、民用航空人员资格的取得与丧失·····	(144)
二、民用航空人员的工作时限与体检规定·····	(146)
第三节 有关机组与机长的法律规定·····	(151)
一、对机组的主要规定·····	(151)
二、对机长的主要规定·····	(151)
第五章 民用机场管理和出入境管理法律制度·····	(157)
第一节 民用机场管理·····	(157)
一、民用机场的概念、分类与主要设施·····	(157)
二、民用机场的管理体制·····	(161)
第二节 出入境管理·····	(169)
一、出入境管理的主要规定·····	(169)
二、简化手续的意义与内容·····	(170)
第三节 机场安全检查·····	(171)
一、机场安全检查的含义及意义·····	(171)
二、机场安全检查的法律规定·····	(172)
第六章 民用航空运输管理与合同法律制度·····	(176)
第一节 民用航空运输概述·····	(177)
一、民用航空运输的含义及特点·····	(177)
二、民用航空运输的主要形式·····	(178)
第二节 公共航空运输企业的设立及其运营管理·····	(180)
一、公共航空运输企业的设立·····	(180)
二、公共航空运输企业的管理·····	(182)
三、民用航空运输市场公平竞争的主要规定·····	(183)
第三节 民用航空运输合同·····	(187)
一、民用航空运输合同的概念及分类·····	(187)
二、民用航空运输合同的特征·····	(188)
三、有关运输凭证的主要规定·····	(190)
四、承运人的责任、免责与赔偿限额·····	(192)

五、有关航班延误的主要法律规定·····	(195)
第四节 民用航空器对地面第三人损害的赔偿责任·····	(198)
一、概述·····	(198)
二、民用航空器对地面第三人损害的责任原则·····	(200)
三、民用航空器对地面第三人损害的责任承担人·····	(202)
四、民用航空器对地面第三人损害的责任担保·····	(203)
五、民用航空器对地面第三人损害的责任限额·····	(205)
六、民用航空器对地面第三人损害的责任诉讼规则·····	(208)
第七章 民用航空保险法律制度·····	(217)
第一节 民用航空保险概述·····	(218)
一、民用航空保险的历史·····	(218)
二、民用航空保险的概念及特点·····	(220)
第二节 民用航空保险的种类·····	(223)
一、航空器机身险·····	(223)
二、航空承运人法定责任险·····	(226)
三、航空旅客人身意外伤害险·····	(228)
四、航空货物运输险·····	(229)
五、机场责任保险·····	(230)
六、空中交通管制责任险·····	(231)
七、航空产品责任险·····	(231)
八、其他·····	(232)
第三节 民用航空保险的理赔与保险争议的解决·····	(232)
一、民用航空保险的索赔·····	(233)
二、民用航空保险的理赔·····	(233)
三、民用航空保险争议的解决·····	(236)
第八章 通用航空法律制度·····	(239)
第一节 概 述·····	(239)
一、通用航空的含义及其地位·····	(239)
二、我国通用航空发展概况·····	(240)
三、通用航空飞行管制条例·····	(242)

第二节 通用航空管理的法律制度	(245)
一、通用航空从业的法定条件	(245)
二、通用航空的管理制度	(246)
三、通用航空划设临时飞行空域的申请	(246)
四、通用航空飞行计划的申请	(247)
五、通用航空飞行保障的有关规定	(249)
六、升放和系留气球的规定	(250)
七、从事通用航空活动的法律责任	(251)
第九章 民用航空与刑法	(258)
第一节 刑法简述	(259)
一、刑法的概念、性质、功能及基本原则	(259)
二、民用航空与刑法	(260)
第二节 危害民用航空的犯罪和刑罚	(260)
一、我国现行法律对危害民用航空的犯罪和刑罚的规定	(260)
二、国际公约对危害民用航空的犯罪和刑罚的规定	(262)
附录一：《中华人民共和国民用航空法》	(265)
附录二：民航法律、行政法规及规章	(301)
附录三：民航安全检查须知	(310)
参考文献	(314)
后 记	(315)

第一章 民航法导论

预习导读

民用航空是航空业和交通运输业中一个独立的、充满活力的部门，它在整个国民经济以及人们的社会生活中都起着不可或缺的重要作用。民用航空法是与民用航空相适应而发展起来的，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概念及其调整对象、民航法的特征、民航法的渊源、民航法的发展历史、我国民航业的发展与民航立法等。通过本章的学习，要求把握航空法的定义和特点，明确航空法的调整对象，了解航空法的渊源以及现行国际民用航空法体制。

学习目标

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的知识点：

- (1) 民航法的概念及其调整对象：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。
- (2) 民航法的特征：独立性、综合性、国际性、平时性。
- (3) 民航法的渊源：民航法的渊源跟其他法的渊源比较有其自身的特点，它主要由制定法或成文法组成。

第一节 民航法的概念及其调整对象

一、民航法的概念

自 20 世纪初,人类开始进入航空时代。飞机制造和飞行活动在第一次和第二次世界大战中得到迅速发展,民用航空业也在第二次世界大战后进入了蓬勃发展时期。航空法也随着人类航空活动的出现而出现,并随着航空技术的进步和广泛应用而不断发展。“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。”^①民用航空在本质和内容上是一种经济活动,相关科学技术以及与之相配套的各企业和服务业构成一国经济中的重要门类。经济活动需要法律的规范,民用航空法由此应运而生,并随着各国民用航空事业的迅速发展而日渐丰富和成熟。随着国际民用航空活动的开展,综合各国民用航空法,需要制定一些共同的规范和标准。于是,第一次世界大战结束以来,诞生了一系列有关民用航空的国际条约、国际组织和规章制度,形成了国际航空法。国际航空法与各国国内航空法紧密相关。

关于民用航空法的定义,往往是从定义航空法开始的。航空法有广义和狭义之分,广义的航空法指所有调整与航空活动有关的法律关系的法律规范,包括全部国际航空公约和各国颁布的以航空法命名的航空法法典,其他法律中关于民用航空的法律规范,各国政府发布的有关航空的行政法规,民航主管部门发布的民用航空规章,以及关于航空的立法、司法解释等;狭义的航空法仅指以航空法命名的航空法法典,如《中华人民共和国民用航空法》、《美国联邦航空法》、《日本国航空法》等。各国学者从不同的角度对航空法有着不尽相同的描述,可谓见仁见智。例如,法国学者认为:“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

^① 刘伟民:《航空法教程》,中国法制出版社 2001 年版,第 5~6 页。

内空中航行引起的，公法或私法的全部法律关系的国内国际规则。”^① 阿根廷著名航空法学者文斯卡拉达认为：“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，国际与国内的原则与规范。”^② 荷兰著名法学家迪德里克斯·弗斯霍尔认为：“航空法是调整空气空间的利用并使航空活动、公众和世界各国从中受益的一整套规则。”^③ 中国出版的《航空法学》认为：“航空法是关于航空器、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。”^④

综上所述，航空法是调整和规范人类空中航行活动及其相关制度与法律关系的，涵盖了公法与私法范畴的，国际与国内各种原则、规范与规则的总称。民用航空法主要是调整民用航空活动所产生的社会关系的法律，是关于航空器及其运行的法律规则的总和，是规定领空主权、管理空中航行和民用航空活动的法律规范的总称。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。

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，同时还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、公安机关巡逻和追捕逃犯等使用航空器进行的航空活动。

^① 赵维田：《国际航空法》，社会科学文献出版社 2000 年版，第 1 页。

^② [阿根廷] 文斯卡拉达，转引自杨惠：《航空法律问题研究》，天津教育出版社 2005 年版，第 1 页。

^③ [荷兰] 迪德里克斯·弗斯霍尔，转引自刘承权：《陆空运输法概要》，台北：三民书局印行，1978 年版，第 56 页。

^④ 吴建端：《航空法学》，中国民航出版社 2005 年版，第 8 页。

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活动。

民航法调整民用航空活动中产生的社会关系，其范围十分广泛。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、保险等有关问题，都在民航法的调整范围之内，受民航法的约束。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，是一切航空活动都必须遵守的规则；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，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，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。

民用航空与非民用航空的构成以及它们之间的关系如图 1-1 所示。

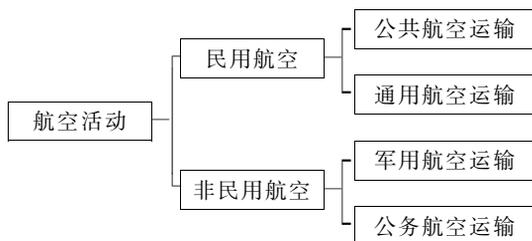


图 1-1 民用航空与非民用航空的构成及其关系图

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。从这一点来讲，人类在空气空间的航空活动把世界上所有地理区域连接起来，既不受海洋的分隔，也无高山的阻挡，这恰恰是船舶、火车、汽车等交通工具所不具备的。航空运输的这种特殊性质，决定了民航法的国际性。如果不采用国际统一的法律规则，而采用各国千差万别的国内法，航空活动势必寸步难行，进而会干

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，在欧洲，中小国家林立，飞机半个小时内就可以飞越几个国家。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。

再次，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。对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，对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。特别是在航空业最发达的美国，航空运输在国内运输中已逐渐取代了铁路运输。然而，即使在这几个大国，航空活动的国际性仍然是不可忽视的。

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：

(1) 国际航空活动对统一的航空技术标准的需求，要求民航具有国际性，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，空中航行和航空业的发展将难以得到保障。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。《国际民用航空公约》第三十七条规定：“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。”1919年创立的国际空中航行委员会、1925年成立的国际航空法律专家技