

民航安全 法规体系

MINHANG ANQUAN FAGUI TIXI

陈芳◎编

中国民航出版社

民航安全法规体系

陈芳 编

中国民航出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

民航安全法规体系/陈芳编. —北京: 中国民航出版社, 2013.9
ISBN 978-7-5128-0140-0

I. ①民… II. ①陈… III. ①民航运输-安全管理-法规-研究 IV. ①D912.294

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2013) 第 210396 号

责任编辑: 邢璐

民航安全法规体系

陈芳 编

出版 中国民航出版社
地址 北京市朝阳区光熙门北里甲 31 号楼 (100028)
排版 中国民航出版社照排室
印刷 中国电影出版社印刷厂
发行 中国民航出版社 (010) 64297307 64290477
开本 787×1092 1/16
印张 22.25
字数 498 千字
版本 2013 年 9 月第 1 版 2013 年 9 月第 1 次印刷

书号 ISBN 978-7-5128-0140-0
定价 58.00 元

(如有印装错误, 本社负责调换)

前 言

为了更好地履行民航安全管理和安全监管的职责，民航安全管理和安全监管人员不仅仅需要掌握系统安全、人为因素等方面的安全管理知识，还需要系统地掌握安全管理或安全监管领域所涉及的国际民航公约、附件，中国民航的法律、行政法规和规章等众多业务领域的民航法规，以及国际民航的组织、民航局、民航地区管理局和民航安全监督管理局及其内部机构的职责分工。为了系统地提高民航安全管理、安全监管人员在国际民航和中国民航安全相关组织和法规方面的知识水平，编者结合多年的研究生和本科生的教学工作以及民航安全管理领域科研实践，编写了这本《民航安全法规体系》。

本书共分为十一章，分别对国际民航的组织体系、中国民航的组织体系、主要国际公约和协定、中国民航的法规体系、适航的法规体系、机场的法规体系、飞行标准的法规体系、民航运输的法规体系、空管的法规体系、航空保安的法规体系、航空器搜寻援救和事故调查的法规体系等内容进行了全面而详细的阐述。首先，从国际民用航空组织和国际航空运输协会的成立、宗旨、组织机构及其主要工作着手，介绍了国际民航的组织体系；在此基础上，阐述了《国际民用航空公约》及其十九个附件的内容和框架；其次，通过阐述中国民航的发展历程，描述了经过五个阶段改革后中国民用航空局、中国民用航空地区管理局以及中国民用航空安全监督管理局的现在的组织机构和职责分工；再次，从法律、行政法规、中国民用航空规章以及规范性文件四个层面介绍了中国民航的法规体系；最后，分别阐述了适航、机场、飞行标准、民航运输、空管、航空保安、航空器搜寻援救和事故调查七大业务领域相关的法律、行政法规、规章，并着重介绍了 CCAR-21、CCAR-145、CCAR-139CA、CCAR-140、CCAR-121、CCAR-201、CCAR-93、CCAR-175、CCAR-117、CCAR-332、CCAR-339SB、CCAR-395、CCAR-396 等规章。

本书可供从事民航安全管理、安全监管工作的人员以及民航院校的研究生、本科生阅读，也可供渴望从宏观上了解民航组织架构和法规体系的广大民航从业者阅读。由于编写时间仓促，加之编者水平有限，书中不足之处在所难免，望读者不吝赐教。

编者

2013 年 8 月

目 录

第一章 国际民航的组织体系	1
1.1 国际民用航空组织 (ICAO)	1
1.1.1 简介	1
1.1.2 宗旨	1
1.1.3 组织机构	2
1.1.4 主要工作	4
1.2 国际航空运输协会 (IATA)	6
1.2.1 简介	6
1.2.2 宗旨	7
1.2.3 组织机构	7
1.2.4 主要工作	8
第二章 中国民航的组织体系	10
2.1 中国民航的发展历程	10
2.1.1 第一个阶段 军队建制的政企合一 (1949—1978)	10
2.1.2 第二个阶段 企业化管理的政企合一 (1978—1987)	11
2.1.3 第三个阶段 第一次政企分离 (1987—2002)	11
2.1.4 第四个阶段 第二次政企分离 (2002—2006)	11
2.1.5 第五个阶段 空管政事分离 (2007 年至今)	12
2.2 中国民用航空局	13
2.2.1 中国民用航空局的职责	13
2.2.2 中国民用航空局内设组织机构	14
2.2.3 中国民用航空局内设机构职责	14
2.3 中国民用航空地区管理局	20
2.3.1 中国民用航空地区管理局的职责	20
2.3.2 中国民用航空地区管理局内设组织机构	22
2.3.3 中国民用航空地区管理局内设机构职责	22

2.4 中国民用航空安全监督管理局	25
2.4.1 中国民用航空安全监督管理局的职责	25
2.4.2 中国民用航空安全监督管理局内设组织机构	26
2.4.3 中国民用航空安全监督管理局内设机构职责	26
第三章 主要国际公约和协定	28
3.1 《国际民用航空公约》主要内容	28
3.1.1 序言	28
3.1.2 空中航行	28
3.1.3 国际民用航空组织	36
3.1.4 国际航空运输	36
3.1.5 最后条款	36
3.2 《国际民用航空公约》附件	37
3.2.1 19 个附件	37
3.2.2 附件的组成	39
3.2.3 主要的附件结构和框架	40
第四章 中国民航的法规体系	72
4.1 法律	72
4.2 行政法规	73
4.3 中国民用航空规章	73
4.3.1 总则	73
4.3.2 中国民航规章体系	74
4.4 规范性文件	74
4.4.1 总则	74
4.4.2 类别	75
4.4.3 编号形式	75
第五章 适航的法规体系	77
5.1 适航的法规体系概述	77
5.1.1 适航相关的法律	77
5.1.2 适航相关的行政法规	78
5.1.3 适航相关的规章	79
5.2 民用航空产品和零部件合格审定规定 (CCAR-21-R3) 的主要内容	82
5.2.1 总则	82
5.2.2 型号合格证、型号设计批准书、型号认可证和补充型号认可证	83

5.2.3 型号合格证更改、型号设计批准书更改、补充型号合格证和改装设计批准书	88
5.2.4 仅依据型号合格证或型号设计批准书进行生产	90
5.2.5 生产许可证	92
5.2.6 适航证、适航批准标签和外国适航证认可书	95
5.2.7 出口适航批准	98
5.3 民用航空器维修单位合格审定规定 (CCAR-145-R3) 的主要内容	100
5.3.1 总则	100
5.3.2 维修许可证的申请、颁发和管理	100
5.3.3 维修类别	102
5.3.4 维修单位的合格审定要求	103
第六章 民用机场的法规体系	117
6.1 民用机场的法规体系概述	117
6.1.1 民用机场相关的法律	117
6.1.2 民用机场相关的行政法规	119
6.1.3 民用机场相关的规章	121
6.2 民用机场使用许可规定 (CCAR-139CA-R1) 的主要内容	123
6.2.1 总则	123
6.2.2 民用机场使用许可	123
6.2.3 民用机场的名称管理	127
6.2.4 设立国际机场	128
6.3 民用机场运行安全管理规定 (CCAR-140) 的主要内容	129
6.3.1 总则	129
6.3.2 机场安全管理	129
6.3.3 民用机场使用手册	131
6.3.4 飞行区管理	131
6.3.5 目视助航设施管理	136
6.3.6 机坪运行管理	138
6.3.7 机场净空和电磁环境保护	144
6.3.8 鸟害及动物侵入防范	146
6.3.9 除冰雪管理	149
6.3.10 不停航施工管理	151
第七章 飞行标准的法规体系	156
7.1 飞行标准的法规体系概述	156
7.1.1 飞行标准相关的法律	156

7.1.2 飞行标准相关的行政法规	159
7.1.3 飞行标准相关的规章	159
7.2 大型飞机公共航空运输承运人运行合格审定规则 (CCAR-121-R4) 的 主要内容	162
7.2.1 总则	162
7.2.2 运行合格审定的一般规定	163
7.2.3 管理运行合格证持有人的一般规定	165
7.2.4 国内、国际定期载客运行航路的批准	168
7.2.5 补充运行的区域和航路批准	169
7.2.6 手册的要求	169
7.2.7 飞机的要求	170
7.2.8 仪表和设备要求	172
7.2.9 飞机维修	179
7.2.10 机组成员和其他航空人员的要求	183
7.2.11 训练大纲	186
7.2.12 机组成员的合格要求	188
7.2.13 机组成员值勤期限限制、飞行时间限制和休息要求	191
7.2.14 飞行签派员的合格要求和值勤时间限制	195
7.2.15 飞行运作	196
7.2.16 签派和飞行放行	210
7.2.17 记录和报告	218
第八章 民航运输的法规体系	222
8.1 民航运输的法规体系概述	222
8.1.1 民航运输相关的法律	222
8.1.2 民航运输相关的行政法规	224
8.1.3 民航运输相关的规章	224
8.2 公共航空运输企业经营许可规定 (CCAR-201) 的主要内容	226
8.2.1 总则	226
8.2.2 公共航空运输企业设立的条件	227
8.2.3 公共航空运输企业经营许可程序	227
第九章 空管的法规体系	231
9.1 空管的法规体系概述	231
9.1.1 空管相关的法律	231
9.1.2 空管相关的行政法规	232
9.1.3 空管相关的规章	250

9.2 中国民用航空空中交通管理规则（CCAR-93-R4）的主要内容	252
9.2.1 总则	252
9.2.2 一般规则	252
9.2.3 空中交通管制员执照及训练	257
9.2.4 空域	258
9.2.5 程序管制	260
9.2.6 雷达管制	264
9.2.7 协调与移交	280
9.2.8 扇区划分及管制席位设置	283
9.2.9 飞行流量管理	285
9.2.10 飞行高度层	286
9.3 民用航空情报工作规则（CCAR-175-R1）的主要内容	288
9.3.1 总则	288
9.3.2 民用航空情报服务机构与职责	289
9.3.3 航空情报人员资质与培训	291
9.3.4 航空情报原始资料的提供和收集	291
9.3.5 航空情报服务产品	294
9.3.6 航空资料通报	297
9.3.7 航行通告	298
9.3.8 飞行前和飞行后航空情报服务	300
9.3.9 航空情报自动化系统管理	302
9.4 中国民用航空气象工作规则（CCAR-117-R1）的主要内容	302
9.4.1 总则	302
9.4.2 服务机构	303
9.4.3 人员执照	304
9.4.4 质量体系	304
9.4.5 航空气象探测	305
9.4.6 航空天气预报	307
9.4.7 重要气象情报、低空气象情报、机场警报和风切变警报	308
9.4.8 飞行气象情报	309
9.4.9 航空气象服务	310
9.4.10 民用航空气象设施	312
9.4.11 航空气象资料	313
第十章 航空保安的法规体系	314
10.1 航空保安的法规体系概述	314
10.1.1 航空保安相关的法律	314

10.1.2 航空保安相关的行政法规	314
10.1.3 航空保安相关的规章	317
10.2 公共航空旅客运输飞行中安全保卫规则 (CCAR-332) 的主要内容	318
10.2.1 总则	318
10.2.2 飞行中安全保卫职责	318
10.2.3 勤务一般规定	319
10.2.4 扰乱行为以及非法干扰行为等严重危害飞行安全行为的处置程序	321
10.2.5 训练	322
10.2.6 航空安全员值勤期、休息期和飞行时间要求	322
10.3 中国民用航空安全检查规则 (CCAR-339SB) 的主要内容	323
10.3.1 总则	323
10.3.2 安检部门及其人员	324
10.3.3 安检工作勤务	325
第十一章 航空器搜寻援救和事故调查的法规体系	328
11.1 航空器搜寻援救和事故调查的法规体系概述	328
11.1.1 航空器搜寻援救和事故调查相关的法律	328
11.1.2 航空器搜寻援救和事故调查相关的行政法规	329
11.1.3 航空器搜寻援救和事故调查相关的规章	329
11.2 民用航空器事故和飞行事故征候调查规定 (CCAR-395-R1) 的主要内容	330
11.2.1 总则	330
11.2.2 调查的组织	330
11.2.3 调查员	333
11.2.4 通知	333
11.2.5 调查	335
11.2.6 调查报告	337
11.3 民用航空安全信息管理规定 (CCAR-396-R2) 的主要内容	339
11.3.1 总则	339
11.3.2 民用航空安全信息的报告	340
11.3.3 民用航空安全信息的发布和归档	342

第一章 国际民航的组织体系

1.1 国际民用航空组织 (ICAO)

1.1.1 简介

国际民用航空组织，英文名称为 International Civil Aviation Organization，简称 ICAO，成立于 1947 年，是联合国系统中负责处理国际民航事务的专门机构。总部设在加拿大蒙特利尔，迄今已有 188 个会员国。其主要活动是研究国际民用航空的问题，制定民用航空的国际标准和规章，鼓励使用安全措施、统一业务规章和简化国际边界手续。

ICAO 前身为根据 1919 年《巴黎公约》成立的空中航行国际委员会 (ICAN)。由于第二次世界大战对航空器技术发展起到了巨大的推动作用，使得世界上已经形成了一个包括客货运输在内的航线网络，但随之也引起了一系列急需国际社会协商解决的政治上和技术上的问题。因此，在美国政府的邀请下，52 个国家于 1944 年 11 月 1 日至 12 月 7 日参加了在芝加哥召开的国际会议，签订了《国际民用航空公约》(又名《芝加哥公约》)，按照公约规定成立了临时国际民用航空组织。1947 年 4 月 4 日，《芝加哥公约》正式生效，国际民用航空组织也因之正式成立，并于 5 月 6 日召开了第一次大会。同年 5 月 13 日，国际民用航空组织正式成为联合国的一个专门机构^①。

1.1.2 宗旨

ICAO 的宗旨和目的在于发展国际空中航行的原则和技术，并促进国际空中航空运输的规划和发展，以：

- (1) 保证全世界国际民用航空安全、有秩序地发展；
- (2) 鼓励为和平用途的航空器的设计和操作的技艺；
- (3) 鼓励发展国际民用航空应用的航路、机场和航行设施；
- (4) 满足世界人民对安全、正常、有效和经济的航空运输的需要；

^① http://www.caac.gov.cn/11/15/L5_5/

- (5) 防止因不合理的竞争而造成经济上的浪费；
- (6) 保证各缔约国的权利充分受到尊重，每一缔约国均有经营国际空运企业的公平的机会；
- (7) 避免各缔约国之间的差别待遇；
- (8) 促进国际空中航行的飞行安全；
- (9) 普遍促进国际民用航空技术在各方面的发展^①。

1.1.3 组织机构

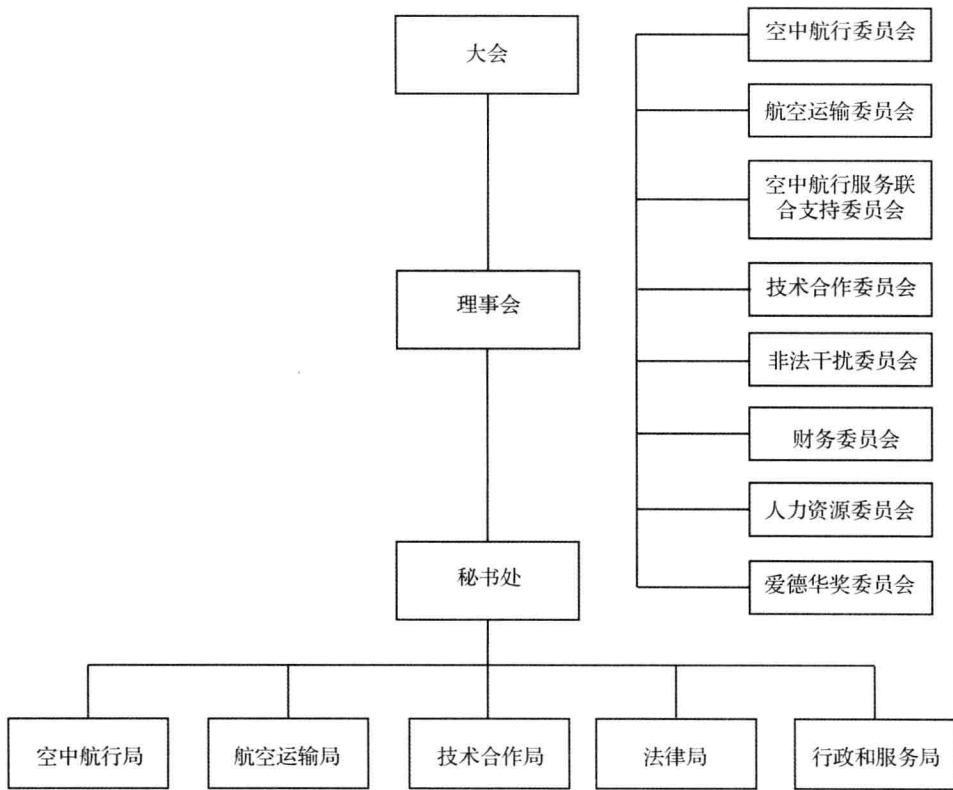


图 1.1 国际民航组织机构图^②

① ICAO. 国际民用航空公约

② http://www.caac.gov.cn/11/15/L5_5/中国民用航空局航空器适航审定司. 适航法规基础知识 [M]. 北京: 中国民航出版社, 2010

(1) 大会

大会是国际民航组织的最高权力机构，由全体成员国组成。大会由理事会在适当的时间和地点每三年至少召开一次。经理事会召集或经不少于五分之一的缔约国向秘书长提出要求，可以随时举行大会特别会议。所有缔约国在大会会议上都有同等的代表权，每一缔约国应有一票的表决权。大会会议必须有过半数的缔约国构成法定人数。大会决议一般由所投票数的过半数票通过。但在某些情况下，如《芝加哥公约》的任何修正案，则需三分之二多数票通过。

大会的权力和职责为：在每次会议上选举大会主席和其他官员；选举参加理事会的缔约国；审查理事会各项报告，对报告采取适当行动，并就理事会向大会提出的任何事项作出决定；决定大会本身的议事规则，并设置其认为必要的或适宜的各种附属委员会；表决 ICAO 的各年度预算，并决定 ICAO 的财务安排；审核 ICAO 的支出费用，并批准本组织的账目；根据自己的决定，将其职权范围内的任何事项交给理事会、附属委员会或任何其他机构处理；赋予理事会为履行 ICAO 职责所必需的或适宜的权力和职权，并随时撤销或变更所赋予的职权等。

(2) 理事会

理事会是向大会负责的常设机构，由大会选出的三十三个缔约国组成。大会第一届会议应进行此项选举，此后每三年选举一次；当选的理事国任职至下届选举时为止。理事国分为三类：第一类是在航空运输方面占主要地位的各国；第二类为未包括在其他项目下的对提供国际民用航空的空中航行设施作最大贡献的各国；第三类为未包括在其他项目下的其当选可保证世界各主要地理区域在理事会中均有代表的各国。理事会应选举主席一人，任期三年，连选可以连任。理事会主席无表决权。理事会的决议需经过半数理事国同意。

理事会必须履行的职能包括：向大会提出年度报告；执行大会的指示和履行本公约为其规定的职责和义务；决定其组织和议事规则；在理事会各成员国代表中选择任命一对理事会负责的航空运输委员会，并规定其职责；设立一空中航行委员会；管理本组织的财务；决定理事会主席的薪金；任命一首席行政官员，称为秘书长，并规定对其他必要工作人员的任用办法；征求、收集、审查并出版关于空中航行的发展和国际航班经营的资料，包括经营成本及以公共资金给予空运企业补贴等详细情形的资料；向各缔约国报告关于违反本公约及不执行理事会建议或决定的任何情况；向大会报告关于一缔约国违反本公约而经通知后在一合理的期限内仍未采取适当行动的任何情况；通过国际标准及建议措施；为便利起见，将此种标准和措施称为本公约的附件，并将已经采取的行动通知所有缔约国；审议空中航行委员会有关修改附件的建议，并按照规定采取行动；审议任何缔约国向理事会提出的关于本公约的任何事项等。

理事会可以行使的职能包括在适当的情况下并根据经验认为需要的时候，在地区或其他基础上，设立附属的航空运输委员会，并划分国家或空运企业的组别，以便理事会

与其一起或通过其促进实现本公约的宗旨；委托空中航行委员会行使规定以外的职责，并随时撤消或变更此种职责；对具有国际意义的航空运输和空中航行的一切方面进行研究，将研究结果通知各缔约国，并促进缔约国之间交换有关航空运输和空中航行的资料；研究有关国际航空运输的组织和经营的任何问题，包括干线上国际航班的国际所有和国际经营的问题，并将有关计划提交大会；根据任何一个缔约国的要求，调查对国际空中航行的发展可能出现本可避免的障碍的任何情况，并在调查后发布其认为适宜的报告。

(3) 秘书处

秘书处是国际民航组织的常设行政机构，由秘书长负责保证国际民航组织各项工作的顺利进行。秘书长由理事会任命，秘书处下设空中航行局、航空运输局、法律局、技术合作局、行政和服务局五个局以及财务处。此外，秘书处有一个地区事务处和七个地区办事处，分设在曼谷、开罗、达喀尔、利马、墨西哥城、内罗华和巴黎。地区办事处直接由秘书长领导，主要任务是建立和帮助各缔约国实行国际民航组织制定的国际标准和建设措施以及地区规划。

1.1.4 主要工作

国际民航组织按照《芝加哥公约》的授权，发展国际航行的原则和技术。近二十年，各种新技术飞速发展，全球经济环境也发生了巨大变化，对国际民用航空的航行和运输管理制度形成了前所未有的挑战。为加强工作效率和针对性，继续保持对国际民用航空的主导地位，国际民航组织制订了战略工作计划，重新确定了工作重点，于1997年2月由其理事会批准实施。

(1) 法规

修订现行国际民航法规条款并制订新的法律文书。主要项目有：

(a) 敦促更多的国家加入关于不对民用航空器使用武力的《芝加哥公约》第3分条和在包用、租用和换用航空器时由该航空器登记国向使用国移交某些安全职责的第83分条。

(b) 敦促更多的国家加入《国际航班过境协定》。起草关于统一承运人赔偿责任制度的《新华沙公约》。

(c) 起草关于导航卫星服务的国际法律框架。

(2) 航行

制订并刷新关于航行的国际技术标准和建议措施是国际民航组织最主要的工作，《芝加哥公约》的附件有18个都是涉及航行技术的。战略工作计划要求这一工作跟上国际民用航空的发展速度，保持这些标准和建议措施的适用性。

规划各地区的国际航路网络、授权有关国家对国际航行提供助航设施和空中交通与

气象服务、对各国在其本国领土之内的航行设施和服务提出建议，是国际民航组织“地区规划”的职责，由7个地区办事处负责运作。近年来，由于各国越来越追求其在国际航行中的利益，冲突和纠纷日益增多，致使国际民航组织的统一航行规划难以得到完全实施。战略工作计划要求加强地区规划机制的有效性，更好地协调各国的不同要求。

(3) 安全监察

近年全球民航重大事故率平均为1.44架次/百万架次，随着航空运输量的增长，如果这一比率不降下来，事故的绝对次数也将上升到不可接受的程度。国际民航组织从九十年代初开始实施安全监察规划，主要内容为各国在志愿的基础上接受国际民航组织对其航空当局安全规章的完善程度以及航空公司的运行安全水平进行评估。这一规划已在第32届大会上发展成为强制性的“航空安全审计计划”，要求所有的缔约国必须接受国际民航组织的安全审计。

安全问题不仅在航空器运行中存在，在航行领域的其他方面也存在，例如空中交通管制和机场运行等。为涵盖安全监察规划所未涉及的方面，国际民航组织在近年还发起了“在航行域寻找安全缺陷”计划。

作为航空安全的理论研究，现实施的项目有“人为因素”和“防止有控飞行撞地”。

(4) 制止非法干扰

制止非法干扰即我国通称的安全保卫或空防安全。这项工作的重点为敦促各缔约国按照附件17“安全保卫”规定的标准和建议措施，特别加强机场的安全保卫工作，同时大力开展国际民航组织的安全保卫培训规划。

(5) 实施新航行系统

新航行系统即“国际民航组织通信、导航、监视/空中交通管制系统”，是集计算机网络技术、卫星导航和通信技术以及高速数字数据通信技术为一体的革命性导航系统，将替换现行的陆基导航系统，大大提高航行效率。八十年代末期由国际民航组织提出，九十年代初完成全球规划，现已进入过渡实施阶段。这种新系统要达到全球普遍适用的程度，尚有许多非技术问题要解决。战略工作计划要求攻克的难题包括：卫星导航服务（GNSS）的法律框架、运行机构、全球、各地区和各国实施进度的协调与合作、融资与成本回收等。

(6) 航空运输服务管理制度

国际民航组织在航空运输领域的重点工作为“简化手续”，即“消除障碍以促进航空器及其旅客、机组、行李、货物和邮件自由地、畅通无阻地跨越国际边界”。附件中唯一不涉航行技术问题的就是对简化手续制订标准的建议措施的附件9“简化手续”。

在航空运输管理制度方面，1944 年的国际民航会议曾试图制订一个关于商业航空权的多边协定来取代大量的双边协定，但未获多数代表同意。因此，目前国家之间商业航权的交换仍然由双边谈判来决定。国际民航组织在这方面的职责包括：研究全球经济大环境变化对航空运输管理制度的影响，为各国提供分析报告和建议，为航空运输中的某些业务制订规范。战略工作计划要求国际民航组织开展的工作有：修订计算机订座系统营运行行为规范、研究服务贸易总协定对航空运输管理制度的影响。

(7) 统计

《芝加哥公约》第 54 条规定，理事会必须要求、收集、审议和公布统计资料，各缔约国有义务报送这些资料。这不仅对指导国际民航组织的审议工作是必要的，而且对协助各国民航当局根据现实情况制订民航政策也是必不可少的。这些统计资料主要包括：承运人运输量、分航段运输量、飞行始发地和目的地、承运人财务、机队和人员、机场业务和财务、航路设施业务和财务、各国注册的航空器、安全、通用航空以及飞行员执照等。

国际民航组织的统计工作还包括经济预测和协助各国规划民航发展。

(8) 技术合作

九十年代以前，联合国发展规划署援助资金的 5% 用于发展中国家的民航项目，委托给国际民航组织技术合作局实施。此后，该署改变援助重点，基本不给民航项目拨款。鉴于不少发展中国家引进民航新技术主要依靠外来资金，国际民航组织强调必须继续维持其技术合作机制，资金的来源，一是靠发达国家捐款，二是靠受援助国自筹资金，委托给国际民航组织技术合作局实施。目前，不少发达国家认为国际民航组织技术合作机制效率低，还要从项目资金中提取 13% 管理费，因此，很少向其捐款，主要选择以双边的方式直接同受援国实施项目。

(9) 培训

国际民航组织向各国和各地区的民航训练学院提供援助，使其能向各国人员提供民航各专业领域的在职培训和国外训练。战略工作计划要求，今后培训方面的工作重点是加强课程的标准化和针对性^①。

1.2 国际航空运输协会 (IATA)

1.2.1 简介

国际航空运输协会，简称 IATA，前身是 1919 年在海牙成立并在二战时解体的国际

^① http://www.caac.gov.cn/11/15/L5_5/

航空业务协会。1945年4月16日在哈瓦那会议上修改并通过了草案章程后，国际航空运输协会成立。同年10月，新组织正式成立，定名为国际航空运输协会。IATA是一个由世界各国航空公司所组成的大型国际组织，总部设在加拿大的蒙特利尔，执行机构设在日内瓦。和监管航空安全和航行规则的国际民航组织相比，它更像是一个由承运人（航空公司）组成的国际协调组织，管理在民航运输中出现的诸如票价、危险品运输等问题。自2013年7月1日起，国际航空运输协会（IATA）已采用了新的组织架构，以更好地解决其240家成员航空公司的需求。

1.2.2 宗旨

IATA的宗旨是^①：

- (1) 为了世界人民的利益，促进安全、正常和经济的航空运输，扶植航空交通，并研究与此有关的问题；
- (2) 为直接或间接从事国际航空运输工作的各空运企业提供合作的途径；
- (3) 与国际民航组织及其他国际组织协力合作。

1.2.3 组织机构

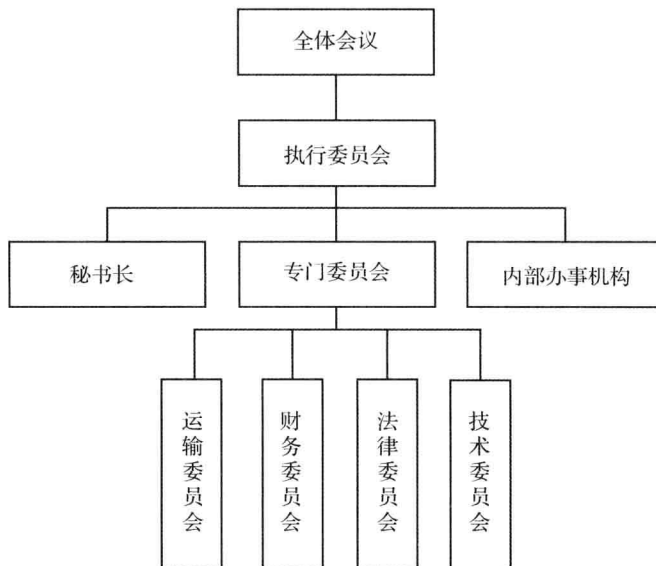


图 1.2 国际航空运输协会组织机构图

^① <http://baike.baidu.com/view/362843.htm>