

## 第一章 绪论

1. 航空法的定义：航空法是调整因民用航空和与民用航空有关的活动而产生的各种社会关系的法律规范的总称。

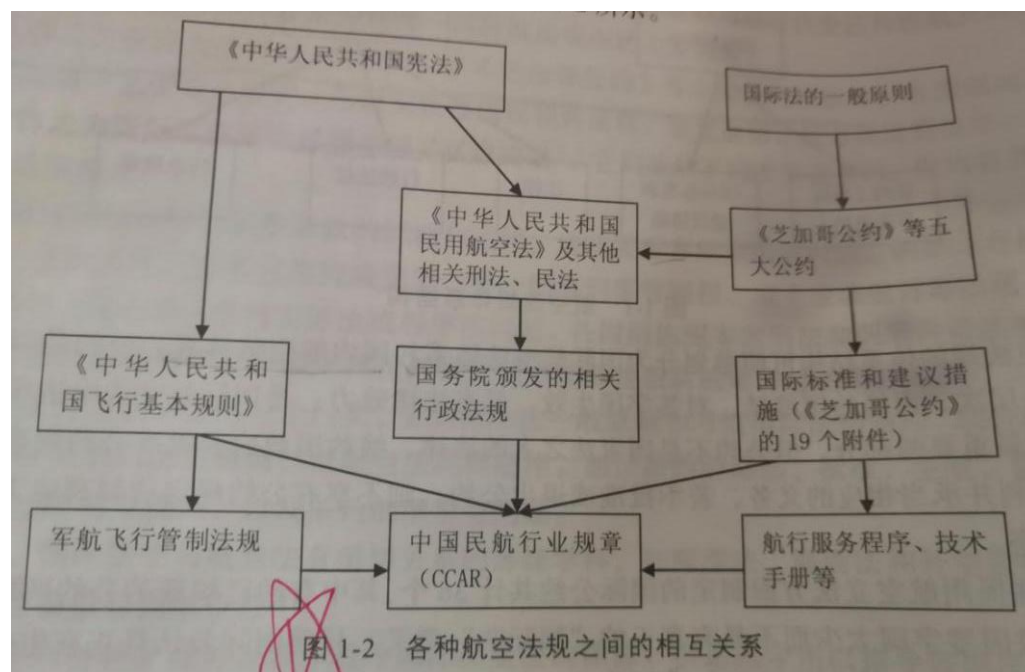
### 2. 五个公约

缔结时间	公约全名	公约俗称
1944-12-07	《国际民用航空公约》	《芝加哥公约》
1929-10-12	《统一国际航空运输某些规则的公约》	1929 年《华沙公约》
1963-09-14	《关于在航空器上犯罪及其某些行为的公约》	1963 年《东京公约》
1970-12-16	《制止非法劫持民用航空器的公约》	1970 年《海牙公约》
1971-09-23	《制止危害民用航空安全的非法行为的公约》	1971 年《蒙特利尔公约》

### 3. 三大体系

芝加哥公约体系	《国际民用航空公约》为主	基础体制
华沙公约体系	《华沙公约》为基础	民事责任
航空刑法体系	《东京公约》《海牙公约》《蒙特利尔公约》	航空安全

### 4. 各种航空法规之间的相互关系 P4 图 1-2



(1) 宪法是我国根本大法 (2) 国务院颁发的行政法规是二级法规

### 5. 航空法规的作用及意义

- (1) 维护领空主权 (2) 确保飞行安全 (3) 促进航空运行畅通
- (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

### 6. 民用航空法规发展历史

(1) 萌芽时期（1783-1914 年） 不系统，不诚信

1783-法国人蒙特高尔兄弟-第一个载人气球-最早的航空活动

1889-法国政府邀请欧洲 19 个国家在巴黎召开第一次讨论航空法的国际会议

1902-法国法学家福希尔-《浮空器的法律制度》-第一部航空法典的建议草案

1903-美国莱特兄弟-第一架有动力装置重于空气的航空器

1904-沙皇俄国在其领空击落了德国的热气球-“气球事件”-第一次整个国家社会都

普遍关注主权原则

(2) 活跃时期（1914-1944 年） 相对不成熟

1919 年初-第一个国际定期航班-巴黎往返布鲁塞尔定期国际航班开通

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）建立

1919 年-巴黎会议-《关于管理空中航行的公约》（1919《巴黎公约》）-承认领空

主权的国际性基本准则，第一次富裕航空器的国籍身份-成立了国际空中航行委员会

1929-《华沙公约》-航空事故损害赔偿的相关责任制度

(3) 不断成熟与完善时期（1944 年至今）

1944 年 11 月 1 日至 12 月 7 日在芝加哥召开第一届国际民航会议签订《国际民用航空公约》（芝加哥公约）

7. 民用航空法规的特征

国际性、综合性/统一性（囊括公法和私法）、民用性（不能约束国家航空器，只涉及与民用航空有关的活动）、平时法（航空法只适用于平时时期）

8. 航空法体系

航空法体系 

```
graph LR
    A[航空法体系] --> B[国际航空法]
    A --> C[国内航空法]
    B --> D[公约]
    D --> E[国际标准与建议措施]
    C --> F[法律]
    F --> G[行政法规与法规性文件]
    G --> H[行业规章]
    H --> I[规范性文件]
    J[法律：《宪法》（根本大法）《中华人民共和国民用航空法》（我国民航法规母法、国务院颁布）]
```

行业法规：《中华人民共和国飞行基本规则》（由国务院、中央军委联合颁发）

行业规章：《中国民用航空飞行规则》（由民航局发布）-约束与民航有关的部门

第二章 《国际民用航空公约》体系（《芝加哥公约》体系）

---国际航空法的第一序列和主体序列

1. 国际民航公约共分为“空中航行、国际民用组织、国际航空运输、最后条款”四大部分。

2. 主要内容：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

3. 主权原则与航空自由

(1) 1919 年一战结束前，英国为代表的“航空主权论”，以及以法国和德国为代表的“航空自由论”

(2) 1919 年《巴黎公约》——第一次承认领空主权原则——被誉为第一个国际航空法典

(3) 第二次世界大战即将结束时即将签订的《国际民用航空公约》——承认完全的和排他的主权（自保权、管辖权、管理权、支配权）

(4) 在《国际民用航空公约》签订时，同时签订《国际航班过境协定》、《国际航空运输协定》

《国际航空过境协定》：两种航空自由：（1）不降停而飞越其领土的权利（2）非商业性降停的权利（或称技术性降停）——我国未加入

《国际航空运输协定》：五种航空自由：（1）不降停而飞越其领土的权利（2）非商业性降停的权利（3）卸下来自航空器国籍国领土的旅客、货物、邮件的权利（4）装载前往航空器国籍国领土的旅客、货物、邮件的权利（5）装卸前来或来自任何其他缔约国领土的旅客、货物、邮件的权利——我国未加入

以上两个协定的特别说明：（1）起降适用于民用机场（2）定期航班不在此列（3）同芝加哥公约一样，具有平时法的性质（4）遵守芝加哥公约中有关领空主权的限制（5）《国际航空运输协定》签订国家较少，不具有普遍国际效力。

4. 领空水平边界是领陆加上 12 海里领海，垂直未定
5. 《国际民用航空公约》确认了领空主权论，主权的特性是完全的和排他的主权：
  - (1) 飞入或飞经别国上空的限制
  - (2) 国内运载权
  - (3) 不妨害本国安全的规则
  - (4) 遵守当地国法律的规则
  - (5) 航空器遇险救助、失事调查
  - (6) 刑事管辖权（《芝加哥公约》未作规定） 1984 年“海参崴空难后第二年”——国际民航组织对《国家民用航空公约》做出第一次修订
6. 《国际民用航空公约》的附件及程序（即“国际标准与建议措施”）
  - (1) 附件一：颁发人员执照
  - (2) 附件二：空中规则
  - (3) 附件三：国际空中航行的气象服务
  - (4) 附件四：航图
  - (5) 附件五：空中和地面运行中所使用的计量单位
  - (六) 附件六：航空器的运行
  - (七) 附件七：航空器国籍与登记标志
  - (八) 附件八：航空器的适航性（**航空器必须具备的第一个文件是适航证**）
  - (九) 附件九：简化手续
  - (十) 附件十：航空电信
  - (十一) 附件十一：空中交通服务
  - (十二) 附件十二：搜寻与救援
  - (十三) 附件十三：航空器失事调查
  - (十四) 附件十四：机场
  - (十五) 附件十五：航行情报服务（**国际航行通告：NOTAM**）
  - (十六) 附件十六：环境保护
  - (十七) 附件十七：安全保卫——国际民用航空防止非法干扰行为的安全保卫
  - (十八) 附件十八：危险货物的安全空运
  - (十九) 附件十九：安全管理

### 第三章 航空法规主管机构

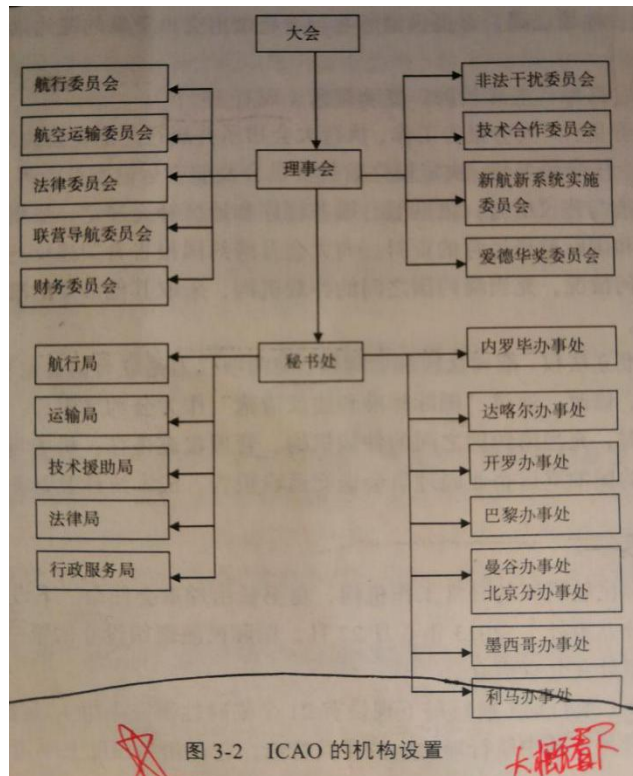
1. 国际民用航空组织（International Civil Aviation Organization, 简称 ICAO），191 个缔约国。前身是《巴黎公约》成立的空中航行国际委员会。1947 年 4 月 4 日《芝加哥公约》正式生效，国际民航组织也因之正式成立，并于 5 月 6 日召开第一次大会。ICAO 现有理事国 36 个，总部位于加拿大蒙特利尔。

#### 2. 宗旨及目的

宗旨：发展国际航行的原则和技术，并促进国际航空运输的规划和发展

目的：共涉及**国际航行**和**国际航空运输**两个方面的问题。前者为技术问题，主要是安全；后者为经济和法律问题，主要是公平合理，尊重主权。两者共同目的是保证国际民航安全、正常、有效和有序地发展。

#### 3. ICAO 机构设置



(1) 大会：每三年举行一次 任务：审议技术、经济、法律、技术援助等领域的全部工作，并对该组织其他机构的未来工作给予指导。

(2) 理事会： 理事会是大会的常设机构（36 个理事国组成），也是实权机构。理事会任期三年，主席由理事会选出，下设秘书处和各种专门委员会。准立法权、准司法权、管理权理事国及理事会成员国，分为三类，比例为：11:12:13

1) 第一类：航空发达，在航空领域居于特别重要地位的缔约国，基本不变（现 11 个）  
（中国是第一类理事国）

2) 第二类：地域辽阔，对提供国际航行设施做出突出贡献的缔约国，相对稳定（现 12 个）

3) 第三类：区域代表缔约国，变动频繁（现 13 个）

(3) 秘书处

秘书长由理事会任命，下设五个局和全球地区办事处。**2013 年 6 月 27 日，国际民航组织设立第一个地区分办事处（亚太地区分办事处在北京成立）**

五个局：航行局（下设 21 个临时性研究小组）、运输局、技术援助局、法律局、行政服务局

ICAO 在全球分设的地区办事处分别是：

- 1) 东非和南非地区的内罗毕办事处
- 2) 西非和中非地区的达喀尔办事处
- 3) 中东和北非地区的开罗办事处
- 4) 欧洲地区的巴黎办事处
- 5) 亚洲和太平洋地区的曼谷办事处，第一个地区分办事处北京
- 6) 中北美和加勒比地区的墨西哥城办事处
- 7) 南美地区的利马办事处

(4) 各种专门委员会

各种专门委员会是理事会的助手和参谋机构，现有 9 个，比较重要的有 3 个。

航行委员会、航空运输委员会、法律委员会、联营导航委员会、财务委员会、非法干扰委员会、技术合作委员会、新航行系统实施委员会和爱德华奖委员会。

航行委员会：**由 15 名人员组成，由缔约国提名，理事会任命，下设 13 个专家组。**主要职责：对秘书处航行局及航委会专家组修订的附件和航行服务程序进行审议，并建议理事会通过或批准。

#### 4. 其他国际组织

(1) 国际航空运输协会 (IATA) ——**半官方** (国际航空运输协会全体会议、国际航空运输协会执行委员会、国际航空运输协会专门委员会、国际航空运输协会分支机构)

(2) 欧洲民用航空大会 (ECAC) (3) 联合航空局 (JAA) (4) 欧洲航空安全局 (EASA)

#### 5. 我国航空法规主管机构

(1) 中国民用航空局 (CAAC) 前身为中国民用航空总局，2008 年 3 月，由国务院直属机构改制为部委管理的国家局，同时更名中国民用航空局

(2) 民航局的行政机构简介

(3) 民航局和地区局的职责 (由《中华人民共和国民用航空法》赋予)

下设七大地地区管理局：华北、西北、中南、西南、华东、东北、新疆 (地区管理局没有立法的权力)

### 第四章 华沙体制、航空刑法体系

1.1929 年《统一国际航空运输某些规则的公约》(简称 1929 年《华沙公约》)

2.1929 年华沙公约的目的：统一国际航空运输凭证，解决国际航空运输过程中旅客、行李与货物损害事故等民事责任问题。

3. 《华沙公约》适用范围：以始发地、经停地和目的地是否在两个缔约国国境内为标准

#### 4. 主要内容

(1) 运输凭证 统一规定了飞机票、行李票与运货单的内容、规格及在运输合同中的法律地位，为实施国际统一的华沙责任规则奠定了基础。

(2) 责任制度 推定过失责任制(旅客赔偿限额 125000 法郎/8300 美元)(行李每公斤 250 法郎，随身行李每人 5000 法郎)

(3) 管辖法院 按原告意愿，在缔约国领土内，向**承运人住所地或其总管理处所在地或签订契约的机构所在地法院或目的地法院**

(4) 诉讼时限：到达目的地之日起、或应该到达之日起、或从运输停止之日**两年内**提出，否则丧失追诉权

5. 华沙体制的缺点：多个文件并存造成法律上的冲突。由于一个国家不一定批准或加入所有华沙体制内的文件，各文件的缔约国也不大可能是整齐划一的。当乘坐同一航班的旅客，如果飞机失事，就会因出发地、目的地或经停地点不同，而适用不同的责任规则和责任限额，其所得赔偿也可能大不一样。不同国家签订的公约不同，这些国家质检，适用统一的运输责任规定就不从谈起，而在实际运用中也经常出现因为适用于不同的责任规则和限额，而造成不同国籍的旅客所得的损害赔偿可能大相径庭的混乱场面。

#### 6. 华沙体制的其他公约

(1) 1955 年《海牙议定书》将承运人对每位旅客的责任限额提高一倍(250000 法郎/16600 美元) **1993 年，我国国际、东方和南方航空公司正式加入了国际航空运输协会**

(2) 1961 年《瓜达拉哈拉公约》 **我国未加入**

(3) 1966 年《蒙特利尔(暂时)协议》 **我国加入**

(4) 1971 年《危地马拉议定书》至今未生效

(5) 1975 年《四个蒙特利尔议定书》将责任限额计算单位改为“特别提款权” **我国未加入**

7. 1999 年《新蒙特利尔公约》规定了承运人对旅客的双梯度责任制度 在第一梯度下，无论承运人是否有错，都要对旅客的死亡或者身体伤害承担以 100000 特别提款权为限额的赔偿。在第二梯队下，超过 100000 特别提款权的部分，只要承运人证明没错，就不承担责任。
8. 《罗马公约》 （1）航空器必须是在缔约国登记 （2）该损害是发生在另一缔约国的领土内

## 第五章 航空器国际登记及适航管理

1.飞行器的定义：在地球大气层内或大气层之外的空间飞行的器械。（航空器、航天器、火箭导弹）

航空器的定义：大气层中靠空气的反作用力而不是靠空气对地或水面的反作用力做支撑的任何器械。

航空器的分类：按原理分为轻于空气的航空器和重于空气的航空器；按使用性质分为国家航空器和民用航空器。（国家航空器是指用于军事海关警察部门飞行任务的航空器，民用航空器主要用于公共航空运输和通用航空。）

2.民用航空器的国籍标志：中国 B 美国 N 日本 JA

3.民用航空器的权利：实质并不是民用航空器本身的权利，而是指航空法赋予的民用航空器的所有人或经营人，债权人等对于民用航空器的权利。

权利登记的内容：所有权，购买占有权，六个月以上租赁占有权，抵押权

所谓“第三人”是指非协议或交易一方，但在其中具有权力的人。

4. 民用航空器的所有权：民用航空器的所有人对民用航空器的占有，使用，收益，处分的权利。取得方式有两种：原始取得和继受取得。

5.民用航空器的优先权：债权人依法向民用航空器所有人、承租人提出赔偿请求，对产生该赔偿请求的民用航空器具有优先受偿的权利。

具有优先权的两项债权：援救该民用航空器的报酬劳，保管维护该民用航空器的必须费用。

民用航空器的优先权先于抵押权受偿，优先权不因航空器的所有权转让而消灭。民用航空器融资租赁中的供货方不就同一损害同时对出租人和承租人承担责任

6.民用航空器的适航管理

**适航性：**航空器适合空中航行并能保证飞行安全应具备的最低飞行品质特性。

**适航标准：**航空器应具备的最飞行安全标准，由民航局颁布，适航标准是对适航性的技术描述。

**民用航空器的适航管理：**以保证民用航空器的安全为目标的技术管理，是以国务院民用航空主管部门在制定各种最低安全标准的基础上，对民用航空器的设计、制造、使用和维修等环节进行的科学的，统一的审查、鉴定、监督和管理。**国务院是最高适航管理机构，制定适航管理规定**

7.适航管理阶段：分为设计、制造、使用、维修四个环节，前期的初始适航管理（在航空器交付使用之前，民航局根据各类适航标准和专用条件对民用航空器的设计、制造所进行的管理）和后期的持续适航管理（在民用航空器满足初始适航管理要求，取得适航证并投入运营后对航空器使用、维修所进行的管理）两个阶段。



8.适航证件：型号合格证（设计环节）、生产许可证（制造环节）、适航证（使用环节）、维修许可证（维修环节）、国际登记证（表明航空器具有的法律地位和身份）

第六章 航空人员和民用机场

1.机组=机长+空勤人员，机组由机长领导。（机组=安全保卫组+飞行组+乘务组）

2.空中交通管制员技术管理的主要法规、规章：《中国民用航空空中交通管制员执照管理规则》（CCAR-66 部） 《中国民用航空空中交通管制岗位培训管理规则》（CCAR-70 部）

3.岗前培训不少于 40 小时，资格培训不得少于 1000 小时（课堂教学，模拟操作，实地操作）

连续脱离该岗位时间	复训时间
90 天	熟悉有关资料、程序和规则
90-180 天	不少于 40 小时
180-1 年	不少于 60 小时
一年以上	不少于 100 小时

4. 民用机场的定义：指专供民用航空器起飞，降落，滑行，停放以及进行其他活动使用的划定区域，包括附属的建筑物，装置和设施。

5.民用机场的分类：按使用范围分为运输机场和通用航空机场。**军民合用机场是由国务院，中央军委另行制定管理办法**

6.机场管理部门等级：民航局—飞行区等级 4C 及 4C 以上  
地区管理局：飞行区等级 3D 及 3D 以下

7.民用机场净空保护：禁止以下行为

- ①修建可能在空中排放大量烟尘，火焰，废气而影响飞行安全的建筑物或设施
- ① 建靶场、强烈爆炸物仓库等影响飞行安全的建筑物或设施
- ② 修建不符合机场净空要求的建筑物或设施
- ③ 设置影响机场目视助航设施使用的灯光，标志或物体。
- ④ 种植影响飞行安全或者影响机场助航设施使用的植物
- ⑤ 饲养、放飞影响飞行安全的鸟类动物或其他物体
- ⑥ 修建影响机场电磁环境的建筑物或设施
- ⑦ 禁止在依法划定的民用机场范围内放养牲畜

8.制定机场最低运行标准应考虑的因素  
航空器性能，导航设备的精度及可靠性，机场净空，飞行员的技术水平，天气条件

9.民用机场使用许可证有效期限 5 年，有效期满 3 个月前应重新办理申请手续，机场关闭超过 24 小时必须报民航总局批准同时向地区管理局备案

第七章 空中航行

1. 空中航行的国内立法：《中国民用航空法》《中华人民共和国飞行基本规则》《外国民用航空器飞行管理规则》《中国民用航空器飞行规则》《中国民用航空空中交通管理规则》

2.《中华人民共和国飞行基本规则》：统一的飞行规则由国务院、中央军委制定。  
其具有“国家空中航行法”的法律地位：①是我国境内组织实施飞行，维护飞行秩序和保证飞行安全的基本依据。②凡辖有航空器的单位、个人和与飞行有关的人员及其飞行活动，必须遵守本规则 ③各航空管理部门制定与飞行有关的规范，应当符合本规则的规定。

3.国家对境内的飞行实行统一的飞行管制（不仅限于民航）  
飞行管制的目的：维护领空主权，保证飞行安全，维持空中秩序  
飞行管制的基本任务：监督航空器严格按照批准的计划飞行，维护飞行秩序，禁止未经批准的航空器擅自飞行；禁止未经批准的航空器飞入空中禁区或者出入国境；防止航空器与航空器，航空器与障碍物相撞；防止地面对空兵器误射航空器

4. 飞行管制的机构：国务院，中央军委是最高权力机构（或国家空中交通管理委员会，简称空管委）空军对全国范围内实行飞行管制，飞行管制分区是飞行管制区的下一级飞行管制单位

5，飞行管制的现状：空管委统一领导、军民航分别指挥

6.军民航飞行管制划设对比

空军司令部	民航总局
军区空军或授权军级单位	民航地区管理局
空军军，海军舰队航空兵或授权师级单位、航空学校	民航省市区局
空军团或场站	民航航站
空军-全国-飞行管制	空管局-民航-ATS
七个飞行管制区	九个飞行情报区
42 个飞行管制分区	28 个高空飞行管制区，37 个中低空管制区
250 个机场飞行管制分区	106 个机场塔台

存在的弊端：①军民航飞行管制区划设不统一，管辖交叉，矛盾突出  
②空余结构不合理，没有充分合理有效的利用 ③飞行指挥不统一（多家指挥存在弊端）④设施不统一（空军设备陈旧，手段落后）

第八章 搜寻救援与事故调查

- 1.安全管理分为三个发展阶段：机械时代，人为因素时代，组织管理时代
- 2.紧急情况三个阶段：情况不明，告警阶段，遇险阶段。
- 3.搜寻救援航空器的紧急频率：121.5MHz 243MHz
- 4.事故调查的目的：查明事故原因，提出安全建议，防止类似事故的发生
- 5.事故调查的原则:独立性，客观性，深入性，全面性



### 1 案例：孔明灯“逼停”机场航班

2017年4月22时30分左右，北京南苑机场一架飞机在滑行时，机组发现疑似孔明灯，迅即向塔台报告停止滑行并及时关闭发动机。后查实，因发动机自然吸力，孔明灯被吸入左侧发动机。所幸由于处置及时，未造成人员伤亡和飞机损伤。

1. 在该事件中，孔明灯的随意放飞严重影响了正常航班运行，具体违反了国内哪些有关飞行管制的法规文件？（5分）
  2. 除此事例外，请列举在机场及其净空保护区内禁止从事的活动（至少3条）（5分）
  3. 在我国现行法规中：对影响净空的处理，具体内容是什么；对机场及其净空保护区外的高大建筑物采取的措施是什么？（10分）
- (20.0分)

Ω π U 上传图片 上传附件

- 1、《中国民用航空法》，《中国民用共和国飞行基本规则》。
- 2、排放大量烟、尘、火焰；修理靶场，爆炸性仓库；放飞鸟类、气球、航模；电磁干扰。
- 3、公告发布日期前：限期处理，赔偿损失；公告发布后：责令处理，损失自理。