
第三章 民用航空器管理法律制度

学习提示

本章通过介绍民用航空器的概念和法律地位,使学生掌握民用航空器国籍登记的意义和相关法律制度,运用法律知识理解民用航空器的权利,掌握什么是民用航空器的适航管理及其分类和内容。

背景知识链接

民用航空器管理法律制度主要包括民用航空器的性质、国籍、权利及适航管理等方面的制度。民用航空器的分类及法律地位,在各国国内法和司法实践中采用的标准不一,从国际条约的规定来看主要采用的是特定用途说;民用航空器的国籍表明民用航空器与登记国之间在法律上的隶属关系,民用航空器因此获得国籍国在航空运输方面提供的各种优惠;民用航空器权利作为以民用航空器为客体而发生的相关民事权利,是航空法律制度的重要内容,形成了一系列民用航空器所有权、使用权、抵押权、优先权及权利登记制度;民用航空器的适航管理作为保障航空器的安全为目标的技术管理,是对航空器的设计、制造、使用和维修等环节进行科学的、统一的审查、鉴定、监督和管理,是飞行安全管理的基础。各国对航空器的适航性均进行了严格管理。《中华人民共和国民用航空法》第二百零一条到第二百零五条及《民用航空器适航管理条例》第十九条到二十六条对违反适航管理规定的法律责任进行了阐述。

第一节 民用航空器的概念及分类

一、民用航空器的概念

航空器是航空活动的重要工具,没有航空器就不能进行航空活动,也就不会有航空法。《国际民用航空公约》附件二“空中规则”给出了航空器的定义,航空器是“能从空气的反作用而不是从空气对地面的反作用,在大气中获得支撑的任何机器”。由定义可以看出,航空器仅指能够凭借空气的反作用力在大气层中获得支撑的器械,不包括凭借气态发射物产生冲力的火箭,也不包括靠空气对地面的反作用力在大气层



中获得支撑的气垫船(器)等。《中华人民共和国民用航空法》并未对航空器的定义做出规定,但在民用航空法规、规章中对航空器进行了定义,其定义和1967年国际民用航空组织给出的定义基本相同。

二、民用航空器的分类

根据航空器的性质可以将其分为国家航空器和民用航空器。国家航空器是指用于执行军事、海关和警察部门飞行任务的航空器。民用航空器是指用于执行军事、海关和警察部门飞行任务以外的从事航空活动的航空器。

三、民用航空器的法律地位

(一) 民用航空器是合成物

民用航空器是由航空器构架、发动机、螺旋桨、无线电设备和其他一切为了在民用航空器上使用的,无论安装于其上或者暂时拆离的物品组成的合成物,每一部分都是民用航空器不可或缺的,在法律上均不能脱离民用航空器而单独存在。它们与民用航空器之间被视为从物与主物的关系,民用航空器所有权的转移、抵押权的设立及优先权的存在等均涉及整个民用航空器。

(二) 民用航空器具有不动产的属性

根据民法理论,动产与不动产的主要区别在于,该财产发生位移后其价值是否受到损害。发生位移而不损害其价值的财产是动产,民用航空器理应属于动产范畴。但是,民用航空器作为运输工具,其投入资金大、使用年限长,法律上一般将其视为不动产进行处理。《中华人民共和国民用航空法》按照不动产物权变动进行权利登记的模式,在第三章“民用航空器权利”中,规定民用航空器所有权的取得、转让和消灭,抵押权的设立和变更都应当进行登记,未经登记的,不得对抗第三人。

第二节 民用航空器的国籍及登记

最早提出关于航空器国籍设想的是法国法学家福希叶,他认为应当制定国籍规则来指导航空活动。后来许多国际航空条约都对航空器的国籍做出了具体规定。

一、民用航空器国籍的概念和意义

(一) 民用航空器国籍的概念

国籍表示个人具有某个国家的公民或国民资格或身份。严格地说,只有个人才是各国国籍法的主体,但是自19世纪后半叶起,随着国家之间交往的发展,国籍的概念被扩大到船舶和航空器上。

(二) 民用航空器国籍的法律意义

(1) 民用航空器只有取得一国国籍,才能投入飞行,而给予民用航空器国籍的国



家以此为依据对民用航空器享有权利,承担义务,实施管理和保护。另外,国家还要保证具有该国国籍的民用航空器不论飞到什么地方,都遵守当地关于民用航空器正常飞行和地面转移的有关规则和规章,承诺承担该民用航空器的有关责任。

(2) 民用航空器的国籍国还要保护航空器的所有人、经营人和民用航空器的合法权利,并加强对民用航空器的管理,对标有本国国籍标志的民用航空器行使有效的行政、技术及社会事项的管辖和控制,以保证取得该国国籍的民用航空器与国家之间有真正的联系。取得中华人民共和国国籍的民用航空器不仅在航空运输政策、税收优惠等方面享有照顾,必要时还可享受我国使领馆的保护与帮助,而且在公海上或外国领空发生刑事、民事案件时,我国也享有管辖权。

二、民用航空器国籍的登记

(一) 民用航空器国籍登记的法律规定

(1) 民用航空器国籍的登记是一项重要的法律制度。《中华人民共和国民用航空法》规定“民用航空器不得具有双重国籍”。

民用航空器国籍和登记的法律基础是《芝加哥公约》和缔约国本国的法律和规章。《芝加哥公约》第十七条规定“航空器具有其登记的国家的国籍”,即航空器在何国登记就具有何国国籍。第十九条规定“航空器在任何缔约国登记或转移登记,应按该国的法律和规章办理”,即民用航空器能否在一国登记,完全取决于登记国的法律规定。各国都设有航空器的登记机构,按照本国的规定进行航空器的登记。我国的民用航空器国籍登记机构是国务院民用航空主管部门,在现阶段是民航局。它代表国家负责航空器的登记管理,颁发民用航空器的国籍登记证书。

(2) 《中华人民共和国民用航空法》第七条规定了下列民用航空器应当进行中华人民共和国国籍登记:①中华人民共和国国家机构的民用航空器。②依照中华人民共和国法律设立的企业法人的民用航空器;企业法人的注册资本中有外商出资的,其机构设置、人员组成和中方投资人的出资比例,应当符合行政法规的规定。③国务院民用航空主管部门准予登记的其他民用航空器。上述的“其他民用航空器”主要包括两类:一类是在中华人民共和国境内有住所或者主要营业所的中国公民的民用航空器;另一类是指国家机构或者企业法人自境外分期付款购买的民用航空器或融资租赁的民用航空器。凡符合上述条件的民用航空器,在民航局登记后,即取得中华人民共和国国籍,受中华人民共和国法律管辖和保护。

(二) 我国民用航空器国籍登记的程序

民用航空器国籍登记是指符合法律规定的申请人,依照法律、行政法规和规章所规定的条件和程序向法定机构办理民用航空器国籍登记的活动。

取得民用航空器国籍登记证书,必须符合法律、行政法规规定的程序。

(1) 申请。民用航空器国籍登记证书的申请人,必须向国务院民用航空主管部门提交一份按规定格式填写的、完整属实的《民用航空器国籍登记申请书》,出示有关



证明原件并提供副本。

(2) 审查和颁证。国务院民用航空器主管部门应当自收到民用航空器国籍登记申请之日起7个工作日内,对申请书及有关证明文件进行审查;经审查符合规定的,即在我国民用航空器国籍登记簿上登记该民用航空器,并向申请人颁发我国民用航空器国籍登记证书。民用航空器依法登记后,取得我国国籍,受我国法律管辖和保护。

(3) 民用航空器国籍登记证书。民用航空器国籍登记证书应当放置于民用航空器内显著位置,以备查验。民用航空器国籍登记证书的有效期限自颁发之日起至变更登记或注销登记之日止。民用航空器国籍登记证书遗失或者污损的,应当按照规定向民航局申请补发或者更换民用航空器国籍登记证书,并提交有关说明资料。

(4) 变更登记或注销登记。取得我国国籍的民用航空器遇有下列情形之一的,应当向民航局申请办理变更或注销民用航空器登记的手续:

- ① 持证人书面申请取消登记;
- ② 航空器使用权或所有权已转移;
- ③ 所有人或使用人变更地址;
- ④ 航空器出口;
- ⑤ 航空器退出使用或者报废;
- ⑥ 航空器失踪并停止寻找。

(三) 民用航空器国籍标志和登记标志

民用航空器的国籍标志是指识别民用航空器国籍的字母符号。航空器国籍标志由缔约国根据国际电信联盟分配给该国的无线电呼叫信号中的国籍代号确定。民用航空器的登记标志是指民用航空器登记国在民用航空器登记之后给定的数字、字母或它们的组合。我国民用航空器的国籍标志置于登记标志之前,国籍标志和登记标志之间加一条短横线。我国民用航空器的国籍标志为罗马体大写字母 B,登记标志为阿拉伯数字、罗马体大写字母或者两者的组合。国籍标志和登记标志在民用航空器上的位置、尺寸和字体由国务院民用航空主管部门规定。取得我国国籍的民用航空器,应当将规定的国籍标志和登记标志用漆喷涂在该航空器上或者用其他能够保持同等耐久性的方法附着在该航空器上,并保持清晰可见。

按我国规定,未申请取得国籍登记证书的民用航空器在以下情况,其所有人或使用人应向民航局申请临时登记标志:

- (1) 用于试验和表演飞行;
- (2) 为交付或出口的调机飞行;
- (3) 民航局认为必要的其他情况。

具有临时标志的民用航空器不得运输人员、货物及从事其他经营活动。



第三节 民用航空器的权利

民用航空器的权利实质上并不是指民用航空器本身具有的权利,而是指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。这里的民用航空器包括民用航空器的构架、发动机、螺旋桨、无线电设备和其他一切为了在民用航空器上使用的,无论安装于其上或者暂时拆离的物品。民用航空器的权利包括对民用航空器的所有权、抵押权和优先权等。

一、民用航空器的所有权

(一) 所有权概述

所有权是指所有人对自己的不动产或者动产,依照法律规定享有占有、使用、收益和处分的权利。占有权是指权利人对财产实际控制的权利;使用权是指权利主体对物进行利用,以满足某种生活或生产需要的权利;收益权是指权利人获取基于财产而产生的物质利益的权利;处分权是指权利人依法对财产进行处置的权利。财产所有权的取得有两种方式:原始取得和继受取得。原始取得是指根据法律规定,最初取得财产的所有权或不依赖于原所有人的意思而取得财产的所有权,包括劳动生产、收益、添附、没收及无主财产收归国有等。继受取得又称传来取得,是指通过某种法律行为从原所有人那里取得对财产的所有权,包括买卖、继承、赠与、遗赠和互易等。继受取得财产所有权以原所有人行使处分权为前提。为了有效地培植社会资源,就要允许财产所有权发生转移,即财产所有权在不同民事主体之间的转让。由于财产所有权的转移在微观上引起当事人财产利益的变更,在宏观上引起社会经济秩序的变化,因此财产权利转移的情况必须予以公示。在公示方法上,动产所有权的转移采用交付方式,即按照合同或者其他合法方式取得动产的,该动产所有权从交付时起转移;不动产所有权的转移则采用登记制度,即不动产所有权的转移非经登记,不能发生法律效力。财产所有权的转移只是权利相对消灭的原因之一,还包括财产所有权主体的消灭、财产所有权被抛弃和国家的强制消灭。如果财产所有权的客体即物灭失,则是财产所有权的绝对消灭。

(二) 民用航空器所有权的含义

民用航空器所有权是指民用航空器的所有人在法律规定的范围内自由支配民用航空器并排斥他人干涉的权利。所有人依法对其民用航空器享有占有、使用、收益和处分的权利。

占有权是指民用航空器所有人对其财产的实际控制和支配的权利。通常情况下,民用航空器占有权由所有人享有,但也可以由非所有人享有,如《中华人民共和国民用航空法》第十五条规定,国家所有的民用航空器,由国家授予法人经营管理或者使用的,有关民用航空器所有人的规定适用于该法人。在包机中,民用航空器的占有



权归包机人享有,在民用航空器租赁中,承租人依法享有对该民用航空器的占有。

使用权是指按照民用航空器的性能和用途加以利用的权利。民用航空器使用权是所有权的派生权利,它是民用航空器所有人将民用航空器所有权的部分权能分离出去,由使用人享有,从而实现所有权人和使用权人的各自利益。民用航空器使用权虽然是民用航空器所有权派生的权利,但这并不影响民用航空器使用权作为一种独立权利的存在。民用航空器使用权一旦产生,其使用权人就在设定的范围内不仅可以排除一般人对于其权利行使的干涉,而且在其权利范围内可直接对抗所有人的非法妨害。民用航空器使用权以对民用航空器的使用、收益为主要内容,并以对民用航空器的占有为前提,即必须将民用航空器的占有转移给使用权人,由其在实体上支配航空器,否则,民用航空器使用权设立的目的就无法实现。如在民用航空器租赁中,《中华人民共和国民用航空法》第二十九条规定:“融资租赁期间,出租人不得干扰承租人依法占有、使用民用航空器”。

收益权是所有人通过对民用航空器的占有、使用、经营、转让而取得的经济效益。民用航空器所有人无论采取何种方式,其根本目的是获得收益。使用不是目的,只是手段,使用民用航空器的最终目的是获得收益。民用航空器收益权既可以归民用航空器的所有权人享有,也可以归合法的非所有权人享有。

处分权是指民用航空器所有人依法对民用航空器进行处置的权利。处分权通常情况下由航空器所有人行使,但在法律规定或合同约定的情况下,非所有人对他人的财产也可以行使处分权,如抵押人依法对抵押财产的处分权等。

(三) 民用航空器所有权的取得、转让和消灭

(1) 民用航空器所有权的取得和一般财产所有权的取得方式相同,即原始取得和继受取得。前者如航空器制造商对自己制造的航空器拥有的所有权,后者如航空公司对直接购买的航空器所享有的所有权。

(2) 由于民用航空器价值较大,法律中对其所有权的取得、转让和消灭都做出了严格的规定。《中华人民共和国民用航空法》第十四条规定:“民用航空器所有权的取得、转让和消灭,应当向国务院民用航空主管部门登记;未经登记的,不得对抗第三人”。由此可见,我国法律对民用航空器的转移采取的是不动产所有权的转移制度——登记制度。

(3) 《中华人民共和国民用航空法》第十四条规定:“民用航空器所有权的转让,应当签订书面合同”。

(4) 民用航空器所有权的消灭是指因为出现了某种法律事实,使民用航空器所有人的所有权丧失的一种法律现象。引起民用航空器所有权消灭的原因主要有:

- ① 因民用航空器灭失和失踪而消灭。
- ② 因民用航空器转让而消灭。
- ③ 因民用航空器报废而消灭。
- ④ 因债权人依法行使权利而消灭。这主要发生在民用航空器作为担保物权和



民用航空器优先权中,权利人可以请求法院强制拍卖该民用航空器而获得赔偿,从而通过拍卖而使民用航空器所有权丧失。

二、民用航空器的抵押权

(一) 民用航空器抵押权的概念

抵押权是债权人对于债务人或第三人不转移占有而提供担保的财产,在债务人不履行债务时,债权人享有就抵押的财产变价并优先受偿的权利。我国《担保法》第三十四条第四项规定,抵押人依法有权处分的国有机器、交通运输工具和其他财产可以用于抵押。同时根据该法的规定,以航空器抵押的,应当办理抵押物登记,抵押合同自登记之日起生效。

民用航空器抵押权是指债权人对于债务人或第三人不转移占有而提供担保的民用航空器,在债务人不履行债务时,依法享有就担保的民用航空器享有变价并优先受偿的权利。民用航空器抵押权既是航空业融资的传统途径,又为债权人利益提供了可靠担保,它有利于民用航空业和金融业的发展。

(二) 民用航空器抵押权的法律特征

(1) 附从性。民用航空器抵押权的附从性首先表现在航空器抵押权设定是以担保债权的存在为前提的,债权不存在,抵押权不成立;其次表现在民用航空器抵押权变化的附从性,即民用航空器的抵押权将随着被担保债权的变化而变化;再次表现在消灭的附从性,即民用航空器抵押权随着被担保债权的消灭而消灭。

(2) 特定性。民用航空器抵押权的特定性包括两个方面的含义:一是指抵押物——民用航空器特定;二是指所担保的债权特定,一般情况下,以航空器抵押人的特定债权来进行担保。

(3) 优先受偿性。抵押权人就民用航空器受偿时,有优先于对民用航空器享有的其他请求权的受偿权。

(4) 不转移对民用航空器的占有。抵押人对民用航空器可继续进行使用、收益和处分,以满足其生产和生活的需要,不影响航空器使用价值的发挥。

(三) 民用航空器抵押权的登记

《中华人民共和国民用航空法》第十六条规定:“设定民用航空器抵押权,由抵押权人和抵押人共同向国务院民用航空主管部门办理抵押权登记;未经登记的,不得对抗第三人”。第十七条规定:“民用航空器抵押权设定后,未经抵押权人同意,抵押人不得将被抵押民用航空器转让他人”。

三、民用航空器的优先权

(一) 民用航空器优先权的概念

民用航空器优先权是指债权人依照有关法律规定,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享有优先受偿的权利。民用航空器



优先权是以民用航空器为标的,以担保特定债权的实现为目的,通过司法程序对民用航空器扣押以至出卖民用航空器,使债权人从民用航空器变卖所得价款中依法定顺序优先受偿的一种法定担保物权。

民用航空器优先权作为一项权利,它是民用航空法赋予某些法定的特殊债权人,对产生该债权的民用航空器所享有的一种以该民用航空器为标的的法定优先受偿。法定权利,是民用航空器优先权的显著特性,只有《中华人民共和国民用航空法》第十九条规定的两项债权,即“援救该民用航空器的报酬”和“保管维护该民用航空器的必需费用”,才具有民用航空器优先权。这种法定权利,不能通过有关双方当事人合同约定产生,也不因民用航空器所有权的私下转让而消灭。

(二) 民用航空器优先权的法律特征

(1) 法定性。民用航空器优先权的法定性主要表现在两个方面:一是指产生的法定性,并非一切债权都能产生民用航空器优先权,航空法对民用航空器优先权做出了严格限制,只有法律规定范围内的债权才能得到航空器优先权的担保;二是指消灭上的法定性,非经法定原因,不会消灭。

(2) 从属性。民用航空器优先权的从属性是指航空器优先权伴随着法定债权的产生而产生,并随之而变更和消灭。民用航空器优先权是担保物权,以债权为主权利,优先权为从权利,没有债权,民用航空器优先权就不能独立存在。债权转移消灭,民用航空器优先权亦转移消灭。民用航空器优先权不得与债权分离而让与,也不得从债权分离而为其他债权担保。

(3) 依附性。民用航空器优先权的依附性是指航空器的优先权不因所有权的转移而消灭,只要债务人不履行债务,民用航空器的优先权就依附于民用航空器上,直至民用航空器灭失或被法院拍卖而消失。

(4) 时间性。《中华人民共和国民用航空法》规定民用航空器优先权的债权人应当自援助或者保管维护工作终了之日起三个月内,就其债权向国务院民用航空主管部门登记。为了督促权利人对权利的行使,并为保护第三人利益,法律中规定了民用航空器优先权的期限,在此期限届满时,民用航空器优先权将随之消灭。《中华人民共和国民用航空法》第二十五条规定:“民用航空器优先权自援救或者保管维护工作终了之日起满三个月时终止”。

(三) 民用航空器优先权的受偿顺序

《中华人民共和国民用航空法》第十九条规定了后发生的债权先受偿,民用航空器优先权债权的受偿顺序采用时间倒序原则,或者“时间在先,权利在后”的原则排列债权的受偿顺序。因为这类债权虽然发生在后,但它为发生在先的、已经存在的债权的受偿起到了保全作用。没有发生在后的债权,发生在前的债权可能也得不到清偿。例如,某民用航空器在海上遇难,某海运公司对其成功施救之后,航空维修公司又对其进行必要的保管和维护,使其恢复适航状态。按照时间倒序的原则,保管维护该民用航空器的费用应当优先于救助费用得到清偿。因为维修公司对航空器的保管、维



护使航空器恢复了原有的适航状态和功能,救助效果和价值才得以体现;否则,该航空器可能一文不值,甚至可能因保管不善而被废弃。航空器被废弃,会导致以航空器为标的、担保发生在前的债权,即救助报酬请求权的民用航空器优先权随之灭失,故在法律中对民用航空器优先权债权的受偿顺序采用时间倒序原则。

另外,《中华人民共和国民用航空法》第二十一条和第二十二条规定了判决和拍卖航空器所产生的费用,以及民用航空器抵押权与民用航空器优先权的受偿顺序,即判决和拍卖过程中所产生的费用先行拨付,其次是民用航空器优先权,再次是民用航空器抵押权。

四、民用航空器的租赁

(一) 民用航空器租赁的概念

航空器的租赁为世界航空事业的发展发挥了巨大的作用。它是指民用航空器出租人与承租人通过签订租赁合同,将民用航空器租给承租人,由承租人支付租金。

(二) 民用航空器租赁的特点

(1) 租赁的标的是民用航空器。

(2) 在租赁时,转移民用航空器占有权、使用权和收益权。民用航空器租赁不转移民用航空器的所有权,而是转移其占有权、使用权和收益权。但承租人无权处分民用航空器。无论租赁期多长,出租人都对民用航空器享有所有权。在租赁期限届满时,承租人要将民用航空器返还给出租人。

(3) 民用航空器租赁是有偿行为。有偿使用他人财产是租赁法律关系的本质特征之一,承租人使用民用航空器时,应当支付租金。租金是承租人获得民用航空器使用权的代价,也是民用航空器租赁合同的必要条款。

(三) 民用航空器的融资租赁

租赁是进行国际性飞机融资的一种手段,也是现代航空公司“融物”的一种方式。这种租赁表面上是“融物”,实质上是“融资”。民用航空器承租方在发展业务时需要航空器而资金不足,由出租人利用其资金或从银行贷款购买或租来承租方所需要的民用航空器,然后租给承租方使用。这一点可以从民用航空器租赁的三方当事人来理解,即承租方、出租方和供货方。承租方一般是航空公司,出租方通常是金融机构,供货方通常是航空器制造公司。这三方之间至少涉及两个合同关系:出租人和承租人之间的租赁民用航空器的合同关系、出租人和供货人之间买卖民用航空器的合同关系。在一般情况下,承租人对供货方和民用航空器有选择的权利,而出租人对供货方及购买的航空器种类、型号和规格等没有自主选择的权利。租赁的民用航空器的所有权和使用权分离,出租人购得民用航空器,自然享有民用航空器的所有权;承租人享有民用航空器的使用权,并负有定期交纳租金的义务。这种租赁方式给承租方提供了一种信贷方式,同时出租人也起着一种融通资金的作用。



第四节 民用航空器的适航管理

一、民用航空器适航管理概述

(一) 民用航空器适航管理的概念

民用航空器适航管理是以保障航空器的安全为目标的技术管理,是对航空器的设计、制造、使用和维修等环节进行科学的、统一的审查、鉴定、监督和管理。

(二) 民用航空器适航管理的特点

在国际上,对民用航空器适航管理基本上有五个普遍承认的特点,即权威性、国际性、完整性、动态发展性和独立性。

(1) 适航管理具有权威性。适航管理所依据的适航标准和审定监督规则具有国家法律效力,所有的适航规章和标准都是强制性的,即必须执行的。作为适航管理部门,也必须具有高度的权威性。

(2) 适航管理具有国际性。民用航空器既是国际间民用航空运输的重要工具,又是国际上的重要商品。航空产品的进出口,特别是航空器的生产日趋国际化,决定了各国的适航管理必然具有国际性。

(3) 适航管理具有完整性。任何一个国家的适航管理部门,对航空器的设计、制造、使用、维修,直至退役的全过程,都要实施以安全为目的,统一的闭环式的审查、鉴定、监督和管理,这就决定了适航管理具有完整性。

(4) 适航管理具有动态发展性。航空科技进步和民用航空业的不断发展,要求各国适航管理部门不断改进和增加新的适航标准,适航管理也必然随之变化发展。

(5) 适航管理具有独立性。为了保证适航管理部门在立法和执法工作上的公正性和合理性,各国适航部门几乎都是政府审查监督机构,在经济上和管理体制上独立于民用航空器设计、制造、使用和维修等环节之外。

(三) 民用航空器适航管理的分类

民用航空器是否适航,应以该航空器是否满足以下两个条件为标准:①民用航空器是否始终满足符合其型号设计的要求;②民用航空器是否始终处于安全运行状态。与之相适应,民用航空器的适航管理也分为两类,即初始适航管理和持续适航管理。所谓初始适航管理,是指在民用航空器交付使用之前,适航管理部门依据各类适航标准和规范,对民用航空器的设计和制造所进行的型号合格审定和生产许可审定,以确保航空器和航空器部件的设计、制造是按照适航部门的规定进行的。也就是说,初始适航管理是对设计、制造的控制,这种管理主要通过颁发和控制证件的办法来实现。所谓持续适航管理,是指航空器满足初始适航管理标准和规范,满足型号设计要求,符合型号合格审定基础,获得适航证并投入运行后,为保证它在设计制造时的基本安全标准或适航水平,为保证航空器能始终处于安全状态而进行的管理。持续适航实



实际上是对使用、维修的控制。

二、民用航空器适航管理的内容

由于民用航空器适航管理的特点具有国际性,各个国家也都需要国际上有统一的适航标准以保障和促进相关民用航空活动能够正常进行,国际上对民用航空器适航管理标准的制定工作也早就开始了,突出表现在《国际民用航空公约》附件中,同时各国国内的适航管理标准不得低于国际上的标准;在各国国内,适航管理的标准由其国内法加以规定。我国目前对民用航空器的适航管理已经形成了以《中华人民共和国民用航空法》为核心的一整套完备的法律体系。

我国适航管理法规主要围绕着民用航空器的设计、生产、进出口、使用及维修等内容制定。我国《民用航空器适航管理条例》第二条规定:“在中华人民共和国境内从事民用航空器(含航空发动机和螺旋桨,下同)的设计、生产、使用和维修的单位或者个人,向中华人民共和国出口民用航空器的单位或者个人,以及在中华人民共和国境外维修在中华人民共和国注册登记的民用航空器的单位或者个人,均须遵守本条例”。

三、民用航空器适航管理的机关

我国《民用航空器适航管理条例》规定,民航局对中国民用航空器的设计、生产、使用和维修实施全面的适航管理。

四、违反适航管理的法律责任

《中华人民共和国民用航空法》第二百零一条至第二百零五条及《民用航空器适航管理条例》第十九条至二十六条对违反适航管理规定的法律责任进行了阐述。具体而言,对于违反适航管理的行为,民用航空器适航管理部门可对责任单位或个人进行罚款,吊销有关证件或给予行政处分,情节严重、构成犯罪的,还应由司法机关追究刑事责任。

复习思考题

1. 简述民用航空的法律地位。
2. 简述民用航空器国籍的意义。
3. 简述民用航空器的所有权。
4. 什么是民用航空器的抵押权,它有哪些法律特征?
5. 简述民用航空器的优先权。
6. 简述民用航空器的融资租赁。
7. 什么是民用航空器的适航管理?它的特点有哪些?