



东方律师

SHANGHAI BAR ASSOCIATION

市律协现代物流专业委员会编



# 现代物流·法讯

二〇二六年一月刊 总第 126 期



# 目录



## 法规速递

中华人民共和国民用航空法.....	3
通航建筑物运行管理办法.....	44



## 热点关注

➤ 交通运输老旧营运船舶报废更新补贴实施细则（修订版）.....	52
➤ 交通运输部关于加快交通运输公共数据资源开发利用的实施意见.....	59



## 行业动态

民航局发布两项无人机强制性国家标准.....	64
邮政快递业明确“十五五”路线图.....	65



## 典型案例

【以案释法】在优先选择适用国际条约基础上，当事人可以协商具体赔偿金额.....	68
【以案释法】航班签转属于第三人代为履行合同而非合同权利义务的概括转移.....	71



现代物流专业委员会

主任：单文亮

副主任：陈喜燕、朱丹

本期责任编辑：上海正策律师事务所 单文亮律师

上海市律师协会现代物流专业委员会



## 法规速递

- 中华人民共和国民用航空法
- 通航建筑物运行管理办法



# 中华人民共和国民用航空法

(1995年10月30日第八届全国人民代表大会常务委员会第十六次会议通过 根据2009年8月27日第十一届全国人民代表大会常务委员会第十次会议《关于修改部分法律的决定》第一次修正 根据2015年4月24日第十二届全国人民代表大会常务委员会第十四次会议《关于修改〈中华人民共和国计量法〉等五部法律的决定》第二次修正 根据2016年11月7日第十二届全国人民代表大会常务委员会第二十四次会议《关于修改〈中华人民共和国对外贸易法〉等十二部法律的决定》第三次修正 根据2017年11月4日第十二届全国人民代表大会常务委员会第三十次会议《关于修改〈中华人民共和国会计法〉等十一部法律的决定》第四次修正 根据2018年12月29日第十三届全国人民代表大会常务委员会第七次会议《关于修改〈中华人民共和国劳动法〉等七部法律的决定》第五次修正 根据2021年4月29日第十三届全国人民代表大会常务委员会第二十八次会议《关于修改〈中华人民共和国道路交通安全法〉等八部法律的决定》第六次修正 2025年12月27日第十四届全国人民代表大会常务委员会第十九次会议修订)

## 目 录

### 第一章 总 则

### 第二章 民用航空器

#### 第一节 民用航空器国籍

#### 第二节 民用航空器权利

#### 第三节 民用航空器适航管理

### 第三章 航空人员

#### 第一节 一般规定

#### 第二节 机 组

### 第四章 民用机场

#### 第一节 一般规定

#### 第二节 运输机场

#### 第三节 通用机场

## 第五章 空中航行

### 第一节 空域管理

### 第二节 飞行管理

### 第三节 飞行保障

## 第六章 公共航空运输

### 第一节 一般规定

### 第二节 公共航空运输企业

### 第三节 运输凭证

### 第四节 承运人责任

### 第五节 实际承运人履行航空运输的特别规定

### 第六节 旅客权益保护

## 第七章 通用航空

## 第八章 民用航空安全保卫

## 第九章 搜寻援救和事故调查

## 第十章 对第三人损害的赔偿责任

## 第十一章 对外国民用航空器的特别规定

## 第十二章 涉外关系的法律适用

## 第十三章 发展促进

## 第十四章 监督管理

## 第十五章 法律责任

## 第十六章 附 则

## 第一章 总 则

第一条 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、有序进行，保护民用航空

活动当事人各方的合法权益，促进民用航空事业高质量发展，制定本法。

第二条 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。

第三条 民用航空事业坚持中国共产党的领导，坚持以人民为中心，坚持安全第一，统筹发展和安全，为全面建设社会主义现代化国家提供有力支撑。

第四条 国务院民用航空主管部门对全国民用航空活动实施统一监督管理；根据法律、行政法规和国务院的决定、命令，在本部门的权限内，发布有关民用航空活动的规定、决定。

国务院民用航空主管部门设立的地区民用航空管理机构依照国务院民用航空主管部门的授权，监督管理各该地区的民用航空活动。

第五条 国务院民用航空主管部门会同国务院有关部门依据国民经济和社会发展规划、综合交通运输规划，编制民用航空发展规划。

第六条 投资公共航空运输、通用航空、民用机场、空中交通管理等领域，应当符合法律、行政法规和国务院民用航空主管部门有关规定。

外商投资民用航空业的，还应当符合关于外商投资的法律、行政法规和国家有关规定。

第七条 国家加强民用航空基础设施建设，鼓励和支持民用航空科学技术研究，发展民用航空教育事业，加大民用航空专业人才培养力度，提升民用航空安全保障水平和服务质量，推动民用航空事业高质量发展。

第八条 从事民用航空活动应当遵守生态环境保护的法律、法规和国家有关规定，控制并减少污染物和温室气体排放。

第九条 从事民用航空生产经营活动的单位应当落实安全生产主体责任，建立健全安全生产规章制度，保证安全投入，改善安全生产条件，构建实施民用航空安全风险分级管控和隐患排查治理双重预防机制，提高民用航空活动安全生产水平。

第十条 对在民用航空事业发展、民用航空安全等工作中做出突出贡献的单位和个人，按照国家有关规定给予表彰、奖励。

## 第二章 民用航空器

### 第一节 民用航空器国籍

第十一条 本法所称民用航空器，是指除用于执行军事、海关、警务、消防救援飞行任务外的航空器。

第十二条 经国务院民用航空主管部门依法进行国籍登记的民用航空器，具有中华人民共和国国籍，由国务院民用航空主管部门发给国籍登记证书。

国务院民用航空主管部门设立中华人民共和国民用航空器国籍登记簿，统一记载民用航空器的国籍登记事项。

第十三条 民用航空器不得具有双重国籍。未注销外国国籍的民用航空器不得在中华人民共和国申请国籍登记。

第十四条 中华人民共和国国家机构的民用航空器应当进行中华人民共和国国籍登记。

下列民用航空器可以进行中华人民共和国国籍登记：

- （一）依照中华人民共和国法律设立的法人和非法人组织的民用航空器；
- （二）在中华人民共和国境内有住所的中国公民的民用航空器；
- （三）国务院民用航空主管部门准予登记的其他民用航空器。

自境外租赁的民用航空器，承租人符合前款规定且该民用航空器的机组人员由承租人配备的，可以申请进行中华人民共和国国籍登记，但是必须先注销该民用航空器原国籍登记。

第十五条 依法取得中华人民共和国国籍的民用航空器，应当标明规定的国籍标志和登记标志。

民用航空器取得中华人民共和国国籍后，方可向国务院民用航空主管部门申请取得适航证书。

## 第二节 民用航空器权利

第十六条 本法规定的对民用航空器的权利，包括对民用航空器构架、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的权利。

第十七条 民用航空器权利人可就下列权利分别向国务院民用航空主管部门申请办理权利登记；未经登记，不得对抗善意第三人：

- （一）民用航空器所有权；
- （二）通过购买行为取得并占有民用航空器的权利；
- （三）根据融资租赁合同或者租赁期限为六个月以上的租赁合同占有民用航空器的权利；

（四）民用航空器抵押权。

转让民用航空器所有权，应当签订书面合同。

民用航空器抵押权登记由抵押权人和抵押人共同向国务院民用航空主管部门申请办理。

第十八条 国务院民用航空主管部门设立民用航空器权利登记簿。同一民用航空器的权利登记事项应当记载于同一权利登记簿中。

民用航空器权利登记事项，可以供公众查询、复制或者摘录。

第十九条 除民用航空器经依法强制拍卖外，在已经登记的民用航空器权利得到补偿或者民用航空器权利人同意之前，民用航空器的国籍登记或者权利登记不得转移至国外。

第二十条 民用航空器优先权，是指债权人依照本法第二十一条规定，向民用航空器所有人、承租人提出请求，对产生该请求的民用航空器具有优先受偿的权利。

民用航空器优先权先于民用航空器抵押权受偿。

本法第二十一条规定的债权转移的，其民用航空器优先权随之转移。

第二十一条 下列各项债权具有民用航空器优先权：

- （一）援救该民用航空器的报酬；
- （二）保管维护该民用航空器的必需费用。

前款规定的债权，后发生的先受偿；债权人应当自援救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申请登记。

第二十二条 民用航空器优先权应当通过人民法院扣押产生优先权的民用航空器行使。

第二十三条 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；但是，债权人就其债权已经依照本法第二十一条规定登记，并具有下列情形之一的除外：

- （一）债权人、债务人已经就此项债权的金额达成协议；
- （二）有关此项债权的诉讼已经开始。

民用航空器优先权不因民用航空器所有权的转让而消灭；但是，民用航空器经依法强制拍卖的除外。

第二十四条 为了债权人的共同利益，在执行人民法院判决以及拍卖过程中产生的费用，应当从民用

航空器拍卖所得价款中先行拨付。

### 第三节 民用航空器适航管理

第二十五条 从事民用航空器及其发动机、螺旋桨（以下统称民用航空产品）和民用航空产品零部件设计、设计更改的机构，应当按照国务院民用航空主管部门的规定，建立相应的设计保证系统，并向国务院民用航空主管部门申请取得设计机构许可证书。

取得设计机构许可证书的机构可以接受国务院民用航空主管部门的委托提供技术检查等相关服务。

第二十六条 设计民用航空产品，应当按照国务院民用航空主管部门的规定申请取得型号合格证书。

设计民用航空产品零部件，应当按照国务院民用航空主管部门的规定申请取得设计许可证书。

已取得外国颁发的型号合格证书的民用航空产品首次进口中国或者在中国境内生产的，应当按照国务院民用航空主管部门的规定申请取得型号认可证书。

已取得外国颁发的设计许可证书的民用航空产品零部件首次进口中国或者在中国境内生产的，应当按照国务院民用航空主管部门的规定申请取得设计认可证书。

第二十七条 对依照本法第二十六条第一款、第三款规定已取得相应证书的民用航空产品设计进行更改，应当由取得设计机构许可证书的机构进行，并按照国务院民用航空主管部门的规定申请取得补充型号合格证书或者改装设计批准证书；但是，相关更改属于设计小改的除外。

已取得外国颁发的补充型号合格证书的民用航空产品设计更改，拟在具有中华人民共和国国籍的民用航空器上实施的，应当向国务院民用航空主管部门申请取得补充型号认可证书。

取得设计机构许可证书的机构可以为本单位进行的设计小改签发合格证明。

本法所称设计小改，是指对民用航空产品的重量、平衡、结构强度、可靠性、使用特性以及其他与民用航空产品适航性相关的特性没有显著影响的设计更改。

转让经许可的设计或者设计更改的，受让人应当具备与拟转让的设计或者设计更改相适应的设计机构许可证书。

第二十八条 从事民用航空产品和零部件生产的机构，应当按照国务院民用航空主管部门的规定建立生产质量系统，并申请取得生产机构许可证书。

取得生产机构许可证书的机构可以在许可范围内为本单位生产的民用航空产品和零部件签发合格证明，

并可以接受国务院民用航空主管部门的委托提供技术检查等相关服务。

第二十九条 仅设计和生产装于已获得型号合格证书或者型号认可证书的民用航空产品后只构成设计小改的民用航空产品零部件，按照国务院民用航空主管部门的规定无需取得设计机构许可证书和生产机构许可证书的，应当向国务院民用航空主管部门申请取得零部件制造人许可证书。

第三十条 从事民用航空产品和零部件维修的机构，应当按照国务院民用航空主管部门的规定申请取得维修机构许可证书。

第三十一条 具有中华人民共和国国籍的民用航空器，应当按照国务院民用航空主管部门的规定申请取得适航证书，方可飞行。尚未取得适航证书，为生产试飞等目的需要进行飞行的，按照国务院民用航空主管部门的规定申请取得特许飞行证书后，可以在许可范围内从事飞行活动。

租用具有外国国籍的民用航空器从事国务院民用航空主管部门规定的飞行活动，应当按照国务院民用航空主管部门的规定申请对原国籍登记国颁发的适航证书审查认可或者申请取得适航证书，方可飞行。

出口民用航空器，可以向国务院民用航空主管部门申请取得出口适航证书。

第三十二条 从事民用航空化学产品设计、生产和民用航空油料供应、测试的单位，应当按照国务院民用航空主管部门的规定申请取得相关许可证书。

第三十三条 民用航空器的所有人或者承租人应当按照适航证书规定的使用范围使用民用航空器，做好民用航空器的维修保养工作，保证民用航空器处于适航状态；民用航空产品和零部件需要维修的，应当按照国务院民用航空主管部门的规定由取得相关许可的机构或者人员实施。

第三十四条 从事民用无人驾驶航空器的设计、生产、进口、维修和飞行活动，应当按照国家有关规定向国务院民用航空主管部门申请取得适航许可，按照规定无需取得适航许可的除外。

从事民用无人驾驶航空器生产的机构应当按照国家有关规定为其生产的无人驾驶航空器设置唯一产品识别码。

第三十五条 国务院根据本法制定民用航空器适航管理规定。

### **第三章 航空人员**

#### **第一节 一般规定**

第三十六条 本法所称航空人员，是指下列从事民用航空活动的空勤人员和地面人员：

(一) 空勤人员，包括驾驶员、飞行机械员、乘务员、航空安全员；

(二) 地面人员，包括民用航空器维修人员、空中交通管制员、飞行签派员、航空电信人员、航空情报员、航空气象人员。

第三十七条 乘务员应当接受专门训练，取得公共航空运输企业颁发的训练合格证书，其他航空人员应当接受专门训练，经考核合格，取得国务院民用航空主管部门颁发的执照，方可履行相应的工作职责。

空勤人员和空中交通管制员在取得执照或者训练合格证书前，还应当接受符合国务院民用航空主管部门要求的体格检查单位的检查，并取得国务院民用航空主管部门颁发的体格检查合格证书。

第三十八条 从事飞行活动时，驾驶员、飞行机械员和航空安全员应当携带执照和体格检查合格证书，乘务员应当携带训练合格证书和体格检查合格证书，并接受国务院民用航空主管部门的查验。

第三十九条 航空人员应当按照国务院民用航空主管部门的规定接受训练以及定期或者不定期的检查、考核，检查、考核合格后方可继续履行相应的工作职责。

航空人员所属单位应当按照规定建立完善的航空人员劳动保护、健康管理制度，为航空人员保持良好的身体和心理状态提供保障。

第四十条 为民用航空器驾驶员、维修人员、飞行签派员提供执照及资格训练的机构，应当按照国务院民用航空主管部门的规定申请取得相应许可证书，并在许可的范围内按照训练大纲实施训练。

第四十一条 用于满足民用航空器驾驶员训练、考试或者检查要求的飞行模拟训练设备，应当通过国务院民用航空主管部门的鉴定，取得飞行模拟训练设备合格证书，方可投入使用。

## 第二节 机 组

第四十二条 民用航空器机组由机长和其他空勤人员组成。机长应当由具有独立驾驶该型号民用航空器的技术和经验的驾驶员担任。

机组的组成和人员数额，应当符合国务院民用航空主管部门的规定。

第四十三条 民用航空器的操作由机长负责，机长应当严格履行职责，保护民用航空器及其所载人员和财产的安全。

机长在其职权范围内发布的命令，民用航空器所载人员都应当执行。

第四十四条 飞行前，机长应当对民用航空器实施必要的检查；未经检查，不得起飞。

机长发现民用航空器、机场、气象条件等不符合规定，不能保证飞行安全的，有权拒绝起飞。

第四十五条 飞行中，对于任何破坏民用航空器、扰乱民用航空器内秩序、危害民用航空器所载人员或者财产安全以及其他危及飞行安全的行为，在保证安全的前提下，机长有权采取包括必要的管束措施在内的合理措施，必要时可以请求或者授权旅客提供协助。

飞行中，遇到特殊情况时，为保证民用航空器及其所载人员的安全，机长有权对民用航空器作出处置。

第四十六条 机长发现机组人员不适宜执行飞行任务的，为保证飞行安全，有权提出调整。

第四十七条 民用航空器遇险时，机长有权采取一切必要措施，并指挥机组人员和民用航空器上其他人员采取抢救措施。在必须撤离遇险民用航空器的紧急情况下，机长应当采取措施，首先组织旅客安全离开民用航空器；未经机长允许，机组人员不得擅自离开民用航空器；机长应当最后离开民用航空器。

第四十八条 民用航空器发生事故，机长应当直接或者通过空中交通管制单位，将事故情况及时、如实报告国务院民用航空主管部门。

第四十九条 机长收到船舶或者其他航空器的遇险信号，或者发现遇险的船舶、航空器及其人员，应当将遇险情况及时报告就近的空中交通管制单位并给予可能的合理的援助。

第五十条 飞行中，机长因故不能履行职务的，由仅次于机长职务的驾驶员代理机长；在下一个经停地起飞前，民用航空器所有人或者承租人应当指派新机长接任。

第五十一条 只有一名驾驶员，不需配备其他空勤人员的民用航空器，本节对机长的规定，适用于该驾驶员。

## 第四章 民用机场

### 第一节 一般规定

第五十二条 本法所称民用机场，是指供民用航空器起飞、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。

民用机场分为公共航空运输机场（以下简称运输机场）和通用航空机场（以下简称通用机场）。

军民合用机场由国务院、中央军事委员会另行制定管理办法。

临时起降场地的使用和管理，按照国家有关规定执行。

第五十三条 民用机场的规划、建设和运行应当统筹安排、合理布局，依法落实国防要求，提高安全水

平和运行效率，促进民用航空发展与生态环境保护相协调。

第五十四条 县级以上地方人民政府应当将本行政区域内民用机场场址和总体规划纳入本级国土空间规划统筹安排，并根据机场运行安全、国防要求以及生态环境保护的需要，依法对周边区域实行规划控制，依法划定噪声敏感建筑物禁止建设区域和限制建设区域。

第五十五条 新建、扩建民用机场，应当由民用机场所在地县级以上地方人民政府发布项目建设公告。

前款规定的公告应当在当地主要媒体上发布，并在拟新建、扩建机场周围地区张贴。

第五十六条 民用机场所在地有关地方人民政府应当会同地区民用航空管理机构，按照国家有关规定划定民用机场净空保护区域，并向社会公布。

禁止在依法划定的民用机场范围内和民用机场净空保护区域内从事下列妨碍民用机场净空保护的行为：

- （一）修建靶场、强烈爆炸物仓库等影响飞行安全的建筑物或者其他设施；
- （二）修建不符合机场净空要求的建筑物或者设施；
- （三）设置影响机场目视助航设施使用的灯光、激光、标志或者物体；
- （四）种植影响飞行安全或者影响机场助航设施使用的植物；
- （五）放飞影响飞行安全的鸟类，升放无人驾驶的自由气球、系留气球或者其他升空物体；
- （六）排放大量烟雾、粉尘、火焰、废气等影响飞行安全的物质；
- （七）法律、行政法规禁止的其他行为。

第五十七条 民用机场所在地地方无线电管理机构应当会同地区民用航空管理机构，按照国家无线电管理的有关规定和标准划定民用机场电磁环境保护区域，并向社会公布。

禁止在依法划定的民用机场电磁环境保护区域内从事下列影响民用机场电磁环境的行为：

- （一）未经批准设置、使用无线电台（站）；
- （二）设置、使用影响民用航空无线电台（站）使用的设备、仪器、装置；
- （三）修建、设置影响民用航空无线电台（站）使用的铁路、公路、堤坝、电力设施、架空金属线、金属堆积物等建筑物或者其他设施；
- （四）开展影响民用航空无线电信号传播的掘土、采砂、采石等改变地形地貌的活动；

(五) 法律、行政法规禁止的其他行为。

第五十八条 民用机场项目建设公告发布前，在依法划定的民用机场范围内和民用机场净空保护区域、电磁环境保护区域内存在的可能影响飞行安全的建筑物、构筑物、树木、照明设施、无线电台（站）和其他障碍物，应当在规定的期限内清除；当事人逾期未清除，经催告仍不清除的，由机场所在地县级以上地方人民政府依法予以清除。对由此造成的损失，应当依法给予补偿或者采取其他补救措施。

第五十九条 民用机场项目建设公告发布后，任何单位或者个人违反本法和有关法规的规定，在依法划定的民用机场范围内和民用机场净空保护区域、电磁环境保护区域内修建、种植或者设置可能影响飞行安全的障碍物的，由机场所在地县级以上地方人民政府作出要求当事人在规定期限内履行排除妨碍、恢复原状等义务的行政决定，当事人逾期不履行，经催告仍不履行的，由机场所在地县级以上地方人民政府依法代履行。障碍物造成的损失以及代履行的费用，由修建、种植或者设置该障碍物的单位或者个人承担。

第六十条 民用机场运营人应当按照国务院民用航空主管部门的规定，设置必要设施、采取适当措施，维护民用机场运营秩序、保障民用机场运营安全。

第六十一条 国家在民用机场以及周边一定范围的区域依法划定无人驾驶航空器管制空域，并向社会公布。

民用机场应当具备相应的对无人驾驶航空器的防范和处置能力，依法配备必要的探测、反制设备，在有关机关的监督和指导下严格按照规定的权限和程序使用。

第六十二条 民用航空器在民用机场运行的时刻应当按照公开、公平、公正的原则，在机场容量范围内协调配置。具体管理办法由国务院民用航空主管部门制定。

第六十三条 民用航空器使用民用机场及其助航设施，应当缴纳使用费、服务费；使用费、服务费的收费标准，由国务院民用航空主管部门制定。

第六十四条 民用机场废弃或者改作他用，应当按照国家有关规定办理报批手续。

## 第二节 运输机场

第六十五条 全国运输机场的布局和建设规划，由国务院发展改革部门会同国务院民用航空主管部门制定，并按照国家规定的程序，经批准后组织实施。

省、自治区、直辖市人民政府应当根据全国运输机场布局和建设规划，制定本行政区域内的运输机场建

设规划，并按照国家规定的程序报经批准后，将运输机场建设工作纳入本级国民经济和社会发展规划。

第六十六条 新建、改建和扩建运输机场，应当符合依法制定的运输机场布局和建设规划以及相关技术标准，按照国家有关规定报经批准后实施。

不符合依法制定的运输机场布局和建设规划的运输机场建设项目，不得批准。

第六十七条 运输机场应当依法取得机场运营许可证，方可开放运营。

第六十八条 设立国际机场，由机场所在地省、自治区、直辖市人民政府报请国务院批准。

国际机场应当具备国际通航条件，口岸查验工作由移民管理、海关等口岸查验机构依法承担。口岸查验基础设施建设应当符合国家口岸查验基础设施建设标准和口岸公共卫生核心能力建设标准。

国际机场的开放使用，由国务院民用航空主管部门对外公告；国际机场资料由国务院民用航空主管部门统一对外提供。

### 第三节 通用机场

第六十九条 通用机场根据业务类型、建设规模 and 标准，实施分类分级管理，具体办法由国务院民用航空主管部门制定。

第七十条 省、自治区、直辖市人民政府应当综合考虑本行政区域内人口、土地、空域资源、交通运输、产业基础等条件，因地制宜推进通用机场建设，合理确定通用机场建设规模 and 标准。

第七十一条 省、自治区、直辖市人民政府发展改革部门组织编制本行政区域内通用机场布局规划，征得地区民用航空管理机构和其他相关单位同意后，报省、自治区、直辖市人民政府批准。

新建、改建和扩建通用机场，由省、自治区、直辖市人民政府根据通用机场布局规划，按照国家有关规定审批、核准或者备案。

县级以上地方人民政府有关部门应当加强对本行政区域内通用机场建设工程的质量和安全生产监督管理。

第七十二条 国务院民用航空主管部门规定的对公众开放的通用机场应当依法取得机场运营许可证，方可开放运营。

其他通用机场应当按照国务院民用航空主管部门的规定进行备案。

## 第五章 空中航行

## 第一节 空域管理

第七十三条 国家对空域实行统一管理。国家空中交通管理机构依照法律、行政法规和国家有关规定管理全国空域资源。

第七十四条 划分空域，应当兼顾民用航空和国防安全、低空经济发展需要以及公共利益，使空域得到合理、安全、充分、有效利用。

第七十五条 空域管理的具体办法，由国务院、中央军事委员会制定。

## 第二节 飞行管理

第七十六条 在一个划定的管制空域内，由一个空中交通管制单位负责该空域内的航空器的空中交通管制。

第七十七条 民用航空器在管制空域内进行飞行活动，应当按照有关规定取得空中交通管制单位的许可。

第七十八条 从事飞行的民用航空器，应当携带下列文件：

- （一）民用航空器国籍登记证书；
- （二）民用航空器适航证书；
- （三）机组人员的相应执照、训练合格证书和体格检查合格证书；
- （四）民用航空器航行记录簿；
- （五）装有无线电设备的民用航空器，其无线电台执照；
- （六）载有旅客的民用航空器，其所载旅客姓名及其出发地点和目的地点的清单；
- （七）载有货物的民用航空器，其所载货物的舱单和明细的申报单；
- （八）根据飞行任务应当携带的其他文件。

民用航空器未按规定携带前款所列文件的，国务院民用航空主管部门或者其授权的地区民用航空管理机构可以禁止该民用航空器起飞。

第七十九条 民用航空器应当按照空中交通管制单位指定的航路和飞行高度飞行，因故确需偏离指定的航路或者改变飞行高度飞行的，应当取得空中交通管制单位的许可。

民用航空器应当遵守国务院民用航空主管部门规定的机场飞行程序和运行标准。

第八十条 在中华人民共和国境内飞行的民用航空器，必须遵守统一的飞行规则。

进行目视飞行的民用航空器，应当遵守目视飞行规则，并与其他航空器、地面障碍物保持安全距离。

进行仪表飞行的民用航空器，应当遵守仪表飞行规则。

飞行规则由国务院、中央军事委员会制定。

第八十一条 民用航空器机组人员的飞行时间、值勤时间、休息时间应当符合国务院民用航空主管部门的规定。

民用航空器机组人员受到酒精类饮料、麻醉剂或者其他药物的影响，损及工作能力的，不得执行飞行任务。

第八十二条 民用航空器除按照国家有关规定经特别批准外，不得飞入空中禁区；除遵守规定的限制条件外，不得飞入空中限制区。

前款规定的空中禁区和空中限制区，按照国家有关规定划定。

第八十三条 民用航空器不得飞越城市上空；但是，有下列情形之一的除外：

- （一）起飞、降落或者指定的航路所必需；
- （二）飞行高度足以使该航空器在发生紧急情况时离开城市上空，而不致危及地面上的人员、财产安全；
- （三）按照国家规定的程序获得批准。

第八十四条 飞行中，民用航空器不得投掷物品；但是，有下列情形之一的除外：

- （一）飞行安全所必需；
- （二）执行救助任务或者符合社会公共利益的其他飞行任务所必需。

第八十五条 民用航空器未经批准不得飞入或者飞出中华人民共和国领空。

对未经批准正在飞入或者飞出中华人民共和国领空的民用航空器，有关部门有权根据具体情况采取必要措施，予以制止。

### 第三节 飞行保障

第八十六条 空中交通管制单位应当按照分工为飞行中的航空器提供空中交通服务，包括空中交通管

制服务、飞行情报服务和告警服务。

提供空中交通管制服务，旨在防止民用航空器同其他航空器或者障碍物相撞，维持空中交通秩序，提高通行效率。

提供飞行情报服务，旨在提供有助于安全和有效地实施飞行的情报和建议。

提供告警服务，旨在当民用航空器需要搜寻援救时，通知有关部门，并根据要求协助进行搜寻援救。

第八十七条 空中交通管制单位发现民用航空器偏离指定航路、迷失航向时，应当迅速采取一切必要措施，使其回归航路。

第八十八条 空中交通管制员值勤时间不得超过国务院民用航空主管部门规定的时限。

空中交通管制员受到酒精类饮料、麻醉剂或者其他药物的影响，损及工作能力的，不得进行空中交通管制工作。

第八十九条 空中交通管制单位、公共航空运输企业、从事定期运输的通用航空企业等单位应当采取有效措施，实时掌握民用航空器飞行动态，保障民用航空活动安全。

第九十条 空域内应当设置必要的符合国家规定标准和技术规范的通信、导航、监视、气象设备。

通信、导航、监视设备应当取得国务院民用航空主管部门颁发的设备型号许可证，具体目录由国务院民用航空主管部门制定。

通信、导航、监视设备用于民用航空空中交通服务，应当满足开放运行条件；导航设备用于民用航空空中交通服务，还应当向国务院民用航空主管部门申请取得开放运行许可。

按照国务院民用航空主管部门的规定需要进行飞行校验验证的通信、导航、监视设备，应当经飞行校验验证合格后，方可开放运行。

第九十一条 空域内影响飞行安全的自然障碍物，应当在航图上标明；空域内影响飞行安全的人工障碍物，应当设置航空障碍灯和标志，并使其保持正常状态。

第九十二条 在距离航路边界三十公里以内的地带，禁止修建靶场和其他可能影响飞行安全的设施；但是，平射轻武器靶场除外。

在前款规定地带以外修建固定的或者临时性对空发射场，应当按照国家有关规定获得批准；对空发射场的发射方向，不得与航路交叉。

第九十三条 在依法划定的民用机场及其净空保护区域外，对可能影响飞行安全的高大建筑物或者设施，应当按照国家有关规定设置航空障碍灯和标志，并使其保持正常状态。

第九十四条 任何可能影响飞行安全的活动，应当依法获得批准，并采取确保飞行安全的必要措施，方可进行。

第九十五条 国务院民用航空主管部门应当依法对民用航空无线电台（站）和分配给民用航空系统使用的专用频率实施管理，并制定相关管理规定。

任何单位或者个人使用的无线电台（站）和其他仪器、装置，不得妨碍民用航空无线电专用频率的正常使用。对民用航空无线电专用频率造成有害干扰的，有关单位或者个人应当迅速排除干扰；未排除干扰前，应当停止使用该无线电台（站）或者其他仪器、装置。

无线电管理机构应当加强监测，发现民用航空无线电专用频率受到有害干扰的，应当要求有关单位或者个人迅速采取排除干扰等处置措施。

第九十六条 信息通信企业应当对民用航空电信传输优先提供服务。

国务院气象主管机构应当向民用航空气象机构提供必要的气象资料和预报产品。

第九十七条 民用航空器使用空中交通服务设施应当缴纳使用费、服务费；使用费、服务费的收费标准，由国务院民用航空主管部门制定。

## 第六章 公共航空运输

### 第一节 一般规定

第九十八条 公共航空运输，是指以营利为目的，使用国务院民用航空主管部门规定的民用航空器运送旅客、行李、邮件或者货物的民用航空活动。

第九十九条 本章适用于公共航空运输企业使用民用航空器经营的旅客、行李或者货物的运输，包括免费运输。

本章不适用于使用民用航空器办理的邮件运输。

对多式联运方式的运输，本章规定适用于其中的航空运输部分。

第一百条 本法所称国内航空运输，是指根据当事人订立的航空运输合同，运输的出发地点、约定的经停地点和目的地点均在中华人民共和国境内的运输。

本法所称国际航空运输，是指根据当事人订立的航空运输合同，无论运输有无间断或者有无转运，运输的出发地点、目的地点或者约定的经停地点之一不在中华人民共和国境内的运输。

第一百零一条 航空运输合同各方认为几个连续的航空运输承运人办理的运输是一项单一业务活动的，无论其形式是以一个合同订立或者数个合同订立，应当视为一项不可分割的运输。

## 第二节 公共航空运输企业

第一百零二条 企业从事公共航空运输，应当向国务院民用航空主管部门申请取得公共航空运输企业经营许可证和运行合格证。

第一百零三条 取得公共航空运输企业经营许可证，应当具备下列条件：

- （一）在中国境内设立的企业法人，且法定代表人为中国公民；
- （二）有与其申请经营活动相适应的民用航空器和航空人员；
- （三）控股股东及实际控制人具有良好的财务状况和诚信记录，最近三年无重大违法违规记录；
- （四）从事旅客、行李运输业务的，实缴注册资本不低于人民币六亿元，从事货物、邮件运输业务的，实缴注册资本不低于人民币四亿元；
- （五）高级管理人员具备相应的专业知识、管理经验和能力；
- （六）完成国务院民用航空主管部门规定的筹建程序。

第一百零四条 取得公共航空运输运行合格证，应当具备下列条件：

- （一）有实施安全运行所必需的具有相应资格的管理人员、航空人员等专业人员；
- （二）有符合安全运行要求的民用航空器及其他设备、设施和航空活动场所；
- （三）配备实施安全运行所需的手册和其他资料；
- （四）建立包括组织机构、工作流程和规范在内的必要的安全运行管理体系。

公共航空运输企业应当按照运行许可的规定实施运行。

第一百零五条 国务院民用航空主管部门应当自受理公共航空运输企业经营许可证申请之日起六个月内、受理公共航空运输运行合格证申请之日起十二个月内作出批准或者不予批准的决定。决定批准的，颁发相应许可证件；不予批准的，书面告知申请人并说明理由。

第一百零六条 公共航空运输企业申请经营定期航班运输（以下简称航班运输）的航线，暂停、终止经营的航线，应当报经国务院民用航空主管部门批准。

公共航空运输企业经营航班运输，应当公布班期时刻。

第一百零七条 公共航空运输企业的营业收费项目，由国务院民用航空主管部门确定。

国内航空运输的运价管理办法，由国务院民用航空主管部门会同国务院价格主管部门制定，报国务院批准后执行。

国际航空运输运价的制定按照中华人民共和国政府与外国政府签订的协定、协议的规定执行；没有协定、协议的，参照国际航空运输市场价格确定。

第一百零八条 公共航空运输企业从事不定期运输，应当经国务院民用航空主管部门批准，并不得影响航班运输的正常经营。

第一百零九条 公共航空运输企业不得运输法律、行政法规禁止运输的物品。

公共航空运输企业未经国务院民用航空主管部门批准，不得运输作战军火、作战物资。

第一百一十条 公共航空运输企业从事危险品运输，应当遵守国家有关规定，并取得危险品航空运输许可。

航空运输危险品目录由国务院民用航空主管部门规定并公布。

第一百一十一条 公共航空运输企业不得运输拒绝接受安全检查的旅客，不得违反国家有关规定运输未经安全检查的行李。

公共航空运输企业应当按照国务院民用航空主管部门的规定，对承运的货物进行安全检查或者采取其他保证安全的措施。

第一百一十二条 公共航空运输企业从事国际航空运输的民用航空器及其所载人员、行李、货物应当接受移民管理、海关等主管部门依法实施的检查、检疫；检查、检疫应当避免不必要的延误。

有关主管部门依法禁止人员、行李和货物入境、出境或者过境的，应当通知公共航空运输企业。

第一百一十三条 公共航空运输企业应当依照有关法律、行政法规的规定优先运输邮件。

第一百一十四条 公共航空运输企业应当就所从事的公共航空运输的旅客、行李、货物以及可能对第三人承担的赔偿责任依法投保责任保险或者取得相应的财务担保。

### 第三节 运输凭证

第一百一十五条 承运人运送旅客，应当出具客票。

客票应当包括出发地点、目的地点和经停地点以及国务院民用航空主管部门规定的其他内容。

第一百一十六条 客票是航空旅客运输合同订立和运输合同条件的初步证据。

旅客未能出示客票、客票不符合规定或者客票遗失，不影响运输合同的存在或者有效。

第一百一十七条 承运人应当就每一件托运行李向旅客出具行李票。

承运人载运托运行李时，行李票可以包含在客票之内或者与客票相结合。行李票应当包括下列内容：

- （一）出发地点、目的地点和经停地点；
- （二）托运行李的件数和重量；
- （三）需要声明托运行李在目的地点交付时的利益的，注明声明金额。

行李票是行李托运和运输合同条件的初步证据。

旅客未能出示行李票、行李票不符合规定或者行李票遗失，不影响运输合同的存在或者有效。

第一百一十八条 货物运输应当出具航空货运单，并经双方签名、盖章后生效。

托运人未能出示航空货运单、航空货运单不符合规定或者遗失，不影响运输合同的存在或者有效。

第一百一十九条 托运人应当填写航空货运单，连同货物交给承运人。

承运人根据托运人的请求填写航空货运单的，在没有相反证据的情况下，应当视为代托运人填写。

第一百二十条 航空货运单应当包括的内容由国务院民用航空主管部门规定，至少应当包括以下内容：

- （一）出发地点、目的地点和经停地点；
- （二）货物品名、重量。

第一百二十一条 托运人应当对航空货运单上关于货物的说明和声明的正确性负责。

因航空货运单上的说明和声明不符合规定、不正确或者不完全，给承运人或者承运人对之负责的其他人造成损失的，托运人应当承担赔偿责任。

因承运人在航空货运单上填写的说明和声明不符合规定、不正确或者不完全，给托运人或者托运人对

之负责的其他人造成损失的，承运人应当承担赔偿责任。

第一百二十二条 航空货运单是航空货物运输合同订立和运输条件以及承运人接受货物的初步证据。

航空货运单上关于货物的重量、尺寸、包装和包装件数的说明具有初步证据的效力。除经过承运人和托运人当面查对并在航空货运单上注明经过查对或者书写关于货物的外表情况的说明外，航空货运单上关于货物的数量、体积和情况的说明不能构成不利于承运人的证据。

第一百二十三条 托运人在履行航空货物运输合同规定的义务的条件下，有权在出发地机场或者目的地机场将货物提回，或者在途中经停时中止运输，或者在目的地点或者途中要求将货物交给非航空货运单上指定的收货人，或者要求将货物运回出发地机场；但是，托运人不得因行使此种权利而使承运人或者其他托运人遭受损失，并应当偿付由此产生的费用。

托运人的指示不能执行的，承运人应当立即通知托运人。

承运人按照托运人的指示处理货物，没有要求托运人出示其所收执的航空货运单，给该航空货运单的合法持有人造成损失的，承运人应当承担责任，但是不妨碍承运人向托运人追偿。

收货人的权利依照本法第一百二十四条规定开始时，托运人的权利即告终止；但是，收货人拒绝接受货物，或者承运人无法同收货人联系的，托运人恢复其对货物的处置权。

第一百二十四条 除本法第一百二十三条所列情形外，收货人于货物到达目的地点，并在缴付应付款项和履行运输条件后，有权要求承运人交付货物。

除另有约定外，承运人应当在货物到达后立即通知收货人，收货人应当及时提货。收货人逾期提货的，应当向承运人支付保管费等费用。

承运人承认货物已经遗失，或者货物在应当到达之日起七日后仍未到达的，收货人有权依据航空货物运输合同向承运人主张权利。

本法第一百二十三条和本条的规定，不影响托运人同收货人之间的相互关系，也不影响从托运人或者收货人获得权利的第三人之间的关系。

第一百二十五条 托运人和收货人在履行航空货物运输合同规定的义务的条件下，无论为本人或者他人的利益，可以以本人的名义分别行使本法第一百二十三条和第一百二十四条所赋予的权利。

任何与本法第一百二十三条和第一百二十四条规定不同的合同条款，应当在航空货运单上载明。

第一百二十六条 托运人应当提供必需的资料和文件，以便在货物交付收货人前完成法律、行政法规

规定的有关手续；因没有此种资料、文件，或者此种资料、文件不充足或者不符合规定造成的损失，除由于承运人或者其受雇人、代理人的过错造成的外，托运人应当对承运人承担责任。

除法律、行政法规另有规定外，承运人没有对前款规定的资料或者文件进行检查的义务。

第一百二十七条 客票、行李票、航空货运单等运输凭证应当为书面形式。

前款所称书面形式，包括合同书、信件、电报、电传、传真以及数据电文等可以有形地表现所载内容的形式。

承运人以数据电文形式出具运输凭证，旅客、托运人要求提供纸质凭证的，承运人应当提供。

#### 第四节 承运人责任

第一百二十八条 因发生在民用航空器上或者在旅客上、下民用航空器过程中的事故，造成旅客人身伤亡的，承运人应当承担责任；但是，旅客的人身伤亡完全是由于旅客本人的健康状况造成的，承运人不承担责任。

第一百二十九条 因发生在民用航空器上或者在旅客上、下民用航空器过程中的事件，造成旅客非托运行李（包括个人物件）毁灭、遗失或者损坏的，承运人应当对因其过错或者其受雇人、代理人过错造成的损失承担责任。

因发生在航空运输期间的事件，造成旅客的托运行李毁灭、遗失或者损坏的，承运人应当承担责任。

旅客行李的毁灭、遗失或者损坏是由于行李本身的自然属性、质量或者缺陷造成的，承运人在此范围内不承担责任。

本法所称行李，包括托运行李和非托运行李。

第一百三十条 本法所称航空运输期间，是指在机场内、民用航空器上或者机场外降落任何地点，托运行李、货物处于承运人掌管之下的全部期间。

航空运输期间不包括机场外的任何陆路运输、海上运输、内河运输过程；但是，此种陆路运输、海上运输、内河运输是为了履行航空运输合同而装载、交付或者转运，在没有相反证据的情况下，所发生的损失视为在航空运输期间发生的损失。承运人未经托运人同意，以其他运输方式代替合同约定采用航空方式的全部或者部分运输的，前述以其他方式履行的运输视为在航空运输期间。

第一百三十一条 因发生在航空运输期间的事件，造成货物毁灭、遗失或者损坏的，承运人应当承担责任；但是，承运人证明货物的毁灭、遗失或者损坏完全是由于下列原因之一造成的，不承担责任：

- (一) 货物本身的自然属性、质量或者缺陷；
- (二) 承运人或者其受雇人、代理人以外的人包装货物并且货物包装不良；
- (三) 战争或者武装冲突；
- (四) 政府有关部门实施的与货物入境、出境或者过境有关的行为。

第一百三十二条 旅客、行李或者货物在航空运输中因延误造成的损失，承运人应当承担责任；但是，承运人证明本人或者其受雇人、代理人为了避免损失的发生，已经采取一切合理措施或者不可能采取此种措施的，不承担责任。

第一百三十三条 在旅客、行李运输中，经承运人证明，损失是由索赔人或者代行权利人的过错造成或者促成的，应当根据造成或者促成此种损失的过错的程度，相应免除或者减轻承运人的责任。旅客以外的其他人就旅客人身伤亡提出赔偿请求时，经承运人证明，人身伤亡是旅客本人的过错造成或者促成的，同样应当根据造成或者促成此种损失的过错的程度，相应免除或者减轻承运人的责任。

在货物运输中，经承运人证明，损失是由索赔人或者代行权利人的过错造成或者促成的，应当根据造成或者促成此种损失的过错的程度，相应免除或者减轻承运人的责任。

第一百三十四条 对于依据本法第一百二十八条规定所产生的赔偿责任，按照造成损害的事故发生时我国参加的相关国际民用航空公约规定的赔偿责任限额确定。

对于超过前款规定的赔偿责任限额的损害，承运人证明有下列情形之一的，不承担赔偿责任：

- (一) 损失不是由于承运人或者其受雇人、代理人的过错造成；
- (二) 损失完全是由第三人的过错造成。

第一百三十五条 在航空运输中，行李、货物毁灭、遗失、损坏，或者旅客、行李和货物延误所造成的损失，承运人的赔偿责任，以造成损害的事件或者延误发生时我国参加的相关国际民用航空公约规定的赔偿责任限额为限。

第一百三十六条 本法第一百三十四条第一款和第一百三十五条规定的赔偿责任限额，由国务院民用航空主管部门公布。

第一百三十七条 旅客或者托运人在交运托运行李或者货物时，特别声明在目的地点交付时的利益，并在必要时支付附加费的，除承运人证明旅客或者托运人声明的金额高于托运行李或者货物在目的地点交付时的实际利益外，承运人应当在声明金额范围内承担责任。

托运行李或者货物的一部分或者托运行李、货物中的任何物件毁灭、遗失、损坏或者延误的，用以确定承运人赔偿责任限额的重量，仅为该一包件或者数包件的总重量；但是，因托运行李或者货物的一部分或者托运行李、货物中的任何物件的毁灭、遗失、损坏或者延误，影响同一份行李票或者同一份航空货运单所列其他包件的价值的，确定承运人的赔偿责任限额时，此种包件的总重量也应当考虑在内。

第一百三十八条 任何旨在免除本法规定的承运人责任或者降低本法规定的赔偿责任限额的条款，均属无效；但是，此种条款的无效，不影响整个航空运输合同的效力。

第一百三十九条 就航空运输中的损失向承运人的受雇人、代理人提起诉讼时，该受雇人、代理人证明其是在受雇、代理范围内行事的，有权援用承运人依据本法可以援用的有关赔偿责任限制的规定。

在前款规定情形下，承运人及其受雇人、代理人的赔偿总额不得超过法定的赔偿责任限额。

经证明，航空运输中的损失是由于承运人的受雇人、代理人的故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为造成的，不适用本条第一款和第二款的规定，但货物运输除外。

第一百四十条 经证明，航空运输中的损失是由于承运人或者其受雇人、代理人的故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为造成的，承运人无权援用本法有关旅客延误以及行李运输赔偿责任限制的规定。

证明承运人的受雇人、代理人有此种作为或者不作为的，还应当证明该受雇人、代理人是在受雇、代理范围内行事。

第一百四十一条 有关航空运输中发生的损失的诉讼，不论其根据如何，只能依照本法规定的条件和赔偿责任限额提出，但是不妨碍谁有权提起诉讼以及他们各自的权利。

第一百四十二条 旅客或者收货人收受托运行李或者货物而未提出异议，为托运行李或者货物已经完好交付并与运输凭证相符的初步证据。

托运行李或者货物发生损失的，旅客或者收货人应当在发现损失后向承运人提出异议。托运行李发生损失的，至迟应当自收到托运行李之日起七日内提出；货物发生损失的，至迟应当自收到货物之日起十四日内提出。托运行李或者货物发生延误的，至迟应当自托运行李或者货物交付旅客或者收货人处置之日起二十一日内提出。

任何异议均应当在前款规定的期间内以书面形式提出。

除承运人有欺诈行为外，旅客或者收货人未在本条第二款规定的期间内提出异议的，不能向承运人提

出索赔诉讼。

第一百四十三条 航空运输的诉讼时效期间为二年，自民用航空器到达目的地点、应当到达目的地点或者运输终止之日起计算。

第一百四十四条 由几个航空承运人办理的连续运输，接受旅客、行李或者货物的每一个承运人应当受本法规定的约束，并就其根据合同办理的运输区段作为运输合同的订约一方。

对前款规定的连续运输，除合同明文约定第一承运人应当对全程运输承担责任外，旅客或者任何行使其索赔权利的人只能对发生事故或者延误的运输区段的承运人提起诉讼。

行李或者货物的毁灭、遗失、损坏或者延误，旅客或者托运人有权对第一承运人提起诉讼，旅客或者收货人有权对最后承运人提起诉讼，旅客、托运人和收货人均可以对发生毁灭、遗失、损坏或者延误的运输区段的承运人提起诉讼。上述承运人应当对旅客、托运人或者收货人承担连带责任。

#### 第五节 实际承运人履行航空运输的特别规定

第一百四十五条 本法所称缔约承运人，是指以本人名义与旅客或者托运人，或者与旅客或者托运人的代理人，订立本章调整的航空运输合同的人。

本法所称实际承运人，是指根据缔约承运人的授权，履行前款全部或者部分运输，并且不是从事本法规定的连续运输的人；在没有相反证据的情况下，此种授权被认为是存在的。

第一百四十六条 除本节另有规定外，缔约承运人和实际承运人都应当受本章规定的约束。缔约承运人应当对合同约定的全部运输负责。实际承运人应当对其履行的运输负责。

第一百四十七条 实际承运人的作为和不作为，实际承运人的受雇人、代理人在受雇、代理范围内实施的与实际承运人履行运输义务有关的行为，视为缔约承运人的行为，相应法律后果由缔约承运人承担。

缔约承运人的作为和不作为，缔约承运人的受雇人、代理人在受雇、代理范围内实施的与实际承运人履行运输义务有关的行为，视为实际承运人的行为，相应法律后果由实际承运人承担；但是，实际承运人不因缔约承运人及其受雇人、代理人的行为而承担超过法定赔偿责任限额的责任。

任何有关缔约承运人承担本章未规定的义务或者放弃本章赋予的权利的特别协议，或者任何有关依照本法第一百三十七条规定所作的在目的地点交付时利益的特别声明，除经实际承运人同意外，均不得影响实际承运人。

第一百四十八条 依照本章规定提出的异议或者发出的指示，无论是向缔约承运人还是向实际承运人

提出或者发出的，具有同等效力；但是，本法第一百二十三条规定的指示，仅在向缔约承运人发出时有效。

第一百四十九条 实际承运人的受雇人、代理人或者缔约承运人的受雇人、代理人，证明其是在受雇、代理范围内行事的，就实际承运人履行的运输而言，有权援用本法第一百三十四条、第一百三十五条有关赔偿责任限制的规定，但是依照本法规定不得援用赔偿责任限制规定的除外。

第一百五十条 对于实际承运人履行的运输，实际承运人、缔约承运人以及他们的在受雇、代理范围内行事的受雇人、代理人的赔偿总额，不得超过依照本法得以从缔约承运人或者实际承运人获得赔偿的最高数额；同时，其中任何人都不承担超过对其适用的赔偿责任限额。

第一百五十一条 对实际承运人履行的运输提起的诉讼，可以分别对实际承运人或者缔约承运人提起，也可以同时对实际承运人和缔约承运人提起；被提起诉讼的承运人有权要求另一承运人参加诉讼。

除前款规定外，本节规定不影响实际承运人和缔约承运人之间的权利、义务。

## 第六节 旅客权益保护

第一百五十二条 公共航空运输企业、运输机场运营人应当以保证飞行安全和航班正常，提供良好服务为准则，采取有效措施，提高运输服务质量。

公共航空运输企业、运输机场运营人应当加强教育培训，要求本企业职工严格履行职责，以文明礼貌、热情周到的服务态度，认真做好旅客运输的各项服务工作。

第一百五十三条 公共航空运输企业制定运输总条件等格式条款，应当遵循公平原则确定当事人之间的权利和义务，予以公布，并在售票等环节中明确告知旅客。

运输总条件等格式条款是民用航空运输合同的组成部分，应当包括客票销售、退票与变更、乘机、行李运输、不正常航班处置、旅客服务和投诉等旅客权益保护相关内容。

运输总条件等格式条款应当报国务院民用航空主管部门备案。

第一百五十四条 公共航空运输企业、运输机场运营人应当合理安排运力、调配资源，加强对设施设备的检查和维护，减少因自身原因导致的航班延误或者取消。

航班延误或者取消的，公共航空运输企业、运输机场运营人应当按照国家有关规定及时、准确发布信息通告，告知旅客延误或者取消原因以及航班动态，并按照规定和合同约定做好客票变更、食宿安排等旅客服务工作。

发生大面积航班延误时，运输机场运营人应当加强组织协调，及时疏散旅客。

第一百五十五条 公共航空运输企业、航空销售代理人、航空销售网络平台经营者、航空信息企业等参与民用航空运输服务的单位应当按照个人信息保护有关法律、行政法规的规定，履行个人信息保护义务。

第一百五十六条 公共航空运输企业、运输机场运营人、航空销售网络平台经营者应当以适当方式向社会公布投诉受理方式等信息，按照国务院民用航空主管部门的规定及时受理、处理投诉，并及时向投诉人反馈相关情况。

## 第七章 通用航空

第一百五十七条 通用航空，是指使用民用航空器从事公共航空运输以外的民用航空活动。

第一百五十八条 从事经营性通用航空活动的，应当具备下列条件，并向国务院民用航空主管部门申请取得通用航空运营许可证：

（一）在中国境内设立的企业法人，且法定代表人为中国公民；

（二）有与所从事通用航空活动相适应的、符合安全运营要求的民用航空器、人员、设施设备、运营场地、手册和其他资料；从事通用航空定期载客运输的，实缴注册资本不低于人民币三千万元；

（三）有健全的保障安全运营的管理制度；

（四）法律、行政法规规定的其他条件。

取得通用航空运营许可证的企业，应当在运营许可规定的范围内开展运营。

从事非经营性通用航空活动的，应当向国务院民用航空主管部门备案。

第一百五十九条 通用航空企业从事经营性通用航空活动，应当与用户订立书面合同，但是紧急情况下的应急救援飞行除外。

第一百六十条 组织实施通用航空飞行时，应当采取有效措施，保证飞行安全，保护环境和生态平衡，防止对环境、居民、作物或者牲畜等造成损害。

第一百六十一条 从事通用航空活动的，应当投保第三人责任险。

从事通用航空定期运输的，还应当就所从事的定期运输的旅客、行李、货物承担的赔偿责任依法投保责任保险或者取得相应的财务担保。

第一百六十二条 从事通用航空定期运输的，还应当遵守本法第六章关于公共航空运输的有关规定。

通用航空活动根据业务类型实施分类管理，具体办法由国务院民用航空主管部门制定。

## 第八章 民用航空安全保卫

第一百六十三条 国务院民用航空主管部门依照本法和有关法律、行政法规的规定负责民用航空安全保卫管理工作，国务院公安部门依照本法和有关法律、行政法规的规定负责民用航空安全保卫管理有关工作，其他有关部门和单位应当密切配合、协调联动，按照职责共同维护民用航空安全和秩序。

国家对民用航空安全保卫管理职责作出调整的，依照其规定。

第一百六十四条 有关公安机关应当依法维护民用机场内的安全和秩序，预防、制止和惩治危害民用航空运输活动的违法犯罪行为。

第一百六十五条 旅客、行李和货物应当接受安全检查；但是，国务院规定免检的除外。

公共航空运输企业、运输机场运营人设立的民用航空安全检查机构对于存在安全风险嫌疑的行李和货物，可以在旅客、托运人或者其代理人不在场的情况下实施开包检查。不在场开包检查应当全程录像并在检查后书面告知，检查中发现的违禁物品和危险物品按照规定程序处理。

未经安全检查、不按照规定接受安全检查、经检查无法排除安全风险嫌疑的旅客、行李和货物不得进入民用机场控制区。

民用航空安全检查程序、标准由国务院民用航空主管部门制定。

第一百六十六条 民用航空安全检查应当使用经国务院民用航空主管部门许可的安全检查仪器设备。

民用航空安全检查人员应当取得国家职业资格证书。

第一百六十七条 公共航空运输企业、运输机场运营人、民用航空空中交通管制单位等应当按照国家民用航空安全保卫方案，制定本单位的安全保卫方案并报国务院民用航空主管部门备案。

第一百六十八条 民用机场运营人应当按照国务院民用航空主管部门的规定，采取措施保障机场内人员和财产的安全。

第一百六十九条 航空人员、民用航空安全保卫人员以及其他需要进入民用机场控制区的相关人员应当依法接受安全背景审查。

第一百七十条 机长和机组其他人员，应当严格履行安全保卫职责，维护民用航空器内秩序，保护民用航空器及其所载人员、财产的安全。

第一百七十一条 禁止实施下列妨害民用航空运输安全和秩序的行为：

(一) 盗窃、故意损坏、擅自移动民用航空器设备或者机场内其他民用航空设施设备，擅自开启民用航空器应急舱门，或者违规进入民用航空器驾驶舱；

(二) 破坏用于民用航空用途的信息和通信技术系统或者用于空中交通管制的设施设备；

(三) 强占民用航空器内座位、行李架，堵塞、强占值机柜台、安检通道或者登机口；

(四) 妨碍或者煽动他人妨碍机组人员、安检员履行职责；

(五) 辱骂、殴打机组人员、地面工作人员；

(六) 非法进入、滞留、拦截民用航空器，或者在民用航空器内打架斗殴、寻衅滋事；

(七) 在民用航空器内使用火种、吸烟（包括电子烟），或者违反规定使用可能影响民用航空安全的电子设备；

(八) 非法进入民用机场防护围栏、损毁安全防护设施；

(九) 无机场控制区通行证或者冒用、伪造、变造机场控制区通行证进入民用机场控制区；

(十) 以散布关于民用航空安全的谣言，扬言实施放火、爆炸等危险行为，或者投放虚假的爆炸性、毒害性、放射性、腐蚀性物质或者传染病病原体等危险物质等方式，扰乱民用航空运行秩序；

(十一) 违反规定随身携带、托运禁止、限制运输的物品乘坐民用航空器，或者在普通货物、邮件中夹带危险物品；

(十二) 法律、行政法规禁止的其他行为。

第一百七十二条 通用航空活动安全保卫工作应当根据通用航空活动类型，在安全保卫机构、方案、措施等方面实施分类分级管理。具体办法由国务院民用航空主管部门制定。

## 第九章 搜寻援救和事故调查

第一百七十三条 国务院有关部门、空中交通管制单位、航空运输企业、民用机场运营人及其他有关单位应当依照法律、行政法规和国家有关规定，制定民用航空器事故应急预案，并定期开展应急演练。

第一百七十四条 民用航空器遇到紧急情况时，应当发送信号，并向空中交通管制单位报告，提出援救请求；空中交通管制单位应当立即通知搜寻援救协调中心。民用航空器在海上遇到紧急情况时，还应当向船舶和国家海上搜寻援救组织发送信号。

第一百七十五条 发现民用航空器遇到紧急情况或者收听到民用航空器遇到紧急情况的信号的单位或

者个人，应当立即通知有关的搜寻援救协调中心、海上搜寻援救组织或者当地人民政府。

第一百七十六条 收到通知的搜寻援救协调中心、海上搜寻援救组织和地方人民政府，应当立即组织搜寻援救。

收到通知的搜寻援救协调中心，应当设法将已经采取的搜寻援救措施通知遇到紧急情况的民用航空器。

搜寻援救民用航空器的具体办法，由国务院规定。

第一百七十七条 公共航空运输企业、运输机场，以及从事定期运输的通用航空企业、通用机场应当根据国务院民用航空主管部门的规定，制定民用航空器事故家属援助计划。

民用航空器事故发生后，国务院有关部门、有关地方人民政府、公共航空运输企业、运输机场、从事定期运输的通用航空企业、通用机场及其他有关单位应当立即启动应急预案，并按照家属援助计划做好事故罹难者、幸存者、失踪者及其家属的援助工作。

第一百七十八条 执行搜寻援救任务的单位或者个人，应当尽力抢救民用航空器所载人员，按照规定对民用航空器采取抢救措施并保护现场，保存证据。

第一百七十九条 民用航空器事故根据造成的损害后果分为特别重大事故、重大事故、较大事故和一般事故。事故等级划分的人身伤亡标准依照有关安全生产的法律、行政法规的规定确定；事故等级划分的直接经济损失标准，由国务院民用航空主管部门会同国务院有关部门根据民用航空器事故中的特殊情况确定，报国务院批准后公布施行。

第一百八十条 特别重大民用航空器事故由国务院或者国务院授权的部门组织事故调查组进行调查。

其他等级的民用航空器事故由国务院民用航空主管部门或者事故发生地地区民用航空管理机构组织事故调查组进行调查，具体办法由国务院民用航空主管部门会同有关部门制定。

第一百八十一条 事故调查组可以根据调查需要，依法要求有关单位提供相关记录、设备、资料，询问当事人等有关人员，查阅、检验和留存证据。有关单位和人员应当如实提供现场情况和事故相关信息。

相关地方人民政府对事故现场实施管理时，应当保障调查组进入现场、获取和使用相关取证资料等权利。

第一百八十二条 为了查明民用航空器事故原因开展的技术调查工作应当与其他事故调查工作相互协调。开展民用航空器事故技术调查的具体办法由国务院民用航空主管部门制定。

第一百八十三条 组织事故调查的单位应当自民用航空器事故发生之日起十二个月内依法公布事故调

查报告。特殊情况下不能按期公布事故调查报告的，应当及时公布调查进展情况。

第一百八十四条 我国参加或者组织的对境外发生的民用航空器事故的调查工作，按照我国缔结或者参加的国际条约的规定执行。

## 第十章 对第三人损害的赔偿责任

第一百八十五条 因飞行中的民用航空器或者从飞行中的民用航空器上落下的人或者物，造成第三人人身伤亡或者财产损害的，受害人有权获得赔偿；但是，所受损害并非造成损害的事故的直接后果，或者所受损害仅是民用航空器依照国家有关空中交通规则在空中通过造成的，受害人无权要求赔偿。

前款所称飞行中，是指自民用航空器完成登机或者装货后所有外部舱门均已关闭时起，至其任一此种舱门为下机或者卸货目的开启时止的任何时间；就轻于空气的民用航空器而言，飞行中是指自其离开地面时起至其重新着地时止。

第一百八十六条 本法第一百八十五条规定的赔偿责任，由民用航空器运营人承担。

本法所称民用航空器运营人，是指使用民用航空器的人。民用航空器的使用权已经直接或者间接地授予他人，本人保留对该民用航空器的航行控制权的，本人仍被视为民用航空器运营人。

民用航空器运营人的受雇人、代理人在受雇、代理过程中使用民用航空器，无论是否在其受雇、代理范围内行事，均视为民用航空器运营人使用民用航空器。

民用航空器登记的所有人应当被视为民用航空器运营人，并承担民用航空器运营人的责任；除非在判定其责任的诉讼中，所有人证明民用航空器运营人是他人，并在法律程序许可的范围内采取适当措施使该人成为诉讼当事人之一。

第一百八十七条 民用航空器所有人、出租人或者保留民用航空器所有权或者持有其担保权益的融资人，或者其受雇人、代理人，不是本法第一百八十六条规定的民用航空器运营人的，不对第三人所受的伤害承担赔偿责任，但是故意造成此种损害的人除外。

第一百八十八条 未经对民用航空器有航行控制权的人同意而使用民用航空器，对第三人造成损害的，有航行控制权的人除证明本人已经适当注意防止此种使用外，应当与该非法使用人承担连带责任。

第一百八十九条 对于武装冲突或者骚乱直接造成的损害，以及由核事件造成的核损害，依照本章规定应当承担责任的人不承担责任。

依照本章规定应当承担责任的人在损害发生时对民用航空器的使用权业经国家机关依法剥夺的，不承

担责任。

第一百九十条 依照本章规定应当承担责任的人证明损害是完全由于受害人或者其受雇人、代理人的过错造成的，免除其赔偿责任；应当承担责任的人证明损害是部分由于受害人或者其受雇人、代理人的过错造成的，相应减轻其赔偿责任。但是，损害是由于受害人的受雇人、代理人的过错造成的，受害人证明其受雇人、代理人的行为超出其所授权的范围的，不免除或者不减轻应当承担责任的人的赔偿责任。

一人对另一人的死亡或者伤害提起诉讼，请求赔偿时，损害是该另一人或者其受雇人、代理人的过错造成的，适用前款规定。

第一百九十一条 造成损害的事件涉及两架或者两架以上民用航空器，有关民用航空器运营人应当对第三人所受的损害承担连带责任。

第一百九十二条 本法第一百八十六条第四款和第一百八十八条规定的人，享有依照本章规定民用航空器运营人所能援用的抗辩权。

第一百九十三条 本章不妨碍依照本章规定应当对损害承担责任的人向他人追偿的权利。

第一百九十四条 在中华人民共和国境内起飞或者降落的民用航空器，其运营人应当投保第三人责任险或者取得相应的财务担保。

第一百九十五条 保险人和担保人除享有与民用航空器运营人相同的抗辩权，以及对于伪造证件进行抗辩的权利外，对于依照本章规定提出的赔偿请求只能进行下列抗辩：

（一）损害发生在保险或者担保终止有效后；然而保险或者担保在飞行中期满的，该项保险或者担保在飞行计划中所载下一次降落前继续有效，但是不得超过二十四小时；

（二）损害发生在保险或者担保所指定的地区范围外，除非飞行超出该范围是由于不可抗力、援助他人所必需，或者驾驶、航行或者领航上的差错造成的。

前款关于保险或者担保继续有效的规定，只在对受害人有利时适用。

第一百九十六条 仅在下列情形下，受害人可以直接对保险人或者担保人提起诉讼：

（一）依据本法第一百九十五条第一款第一项、第二项规定，保险或者担保继续有效的；

（二）民用航空器运营人破产的；

（三）依据有关保险合同或者担保合同的法律规定提起直接诉讼的。

除本法第一百九十五条第一款规定的抗辩权，保险人或者担保人对受害人依照本章规定提起的直接诉讼不得以保险或者担保的无效或者追溯力终止为由进行抗辩。

第一百九十七条 依照本法第一百九十四条规定提供的保险或者担保，应当被专门指定优先支付本章规定的赔偿。

第一百九十八条 保险人应当支付给民用航空器运营人的款项，在本章规定的第三人的赔偿请求未满足前，不受民用航空器运营人的债权人的扣留和处理。

第一百九十九条 第三人损害赔偿的诉讼时效期间为二年，自损害发生之日起计算；但是，在任何情况下，时效期间不得超过自损害发生之日起三年。

第二百条 本章所称第三人，是指除民用航空器运营人、旅客、货物的托运人及收货人以外的其他人。

本章规定不适用于下列损害：

（一）对飞行中的民用航空器或者对该航空器上的人或者物造成的损害；

（二）为受害人同民用航空器运营人或者同发生损害时对民用航空器有使用权的人订立的合同所约束，或者为适用两方之间的劳动合同的法律有关职工赔偿的规定所约束的损害。

## 第十一章 对外国民用航空器的特别规定

第二百零一条 外国民用航空器在中华人民共和国境内从事民用航空活动，适用本章规定；本章没有规定的，适用本法其他有关规定。

第二百零二条 外国民用航空器根据其国籍登记国政府与中华人民共和国政府签订的协定、协议的规定，或者经国务院民用航空主管部门批准或者接受，方可飞入、飞出中华人民共和国领空和在中华人民共和国境内飞行、降落。

对于不符合前款规定，擅自飞入、飞出中华人民共和国领空的外国民用航空器，中华人民共和国有关机关有权采取必要措施，令其在指定的机场降落；对于虽然符合前款规定，但是有合理的根据认为需要对其进行检查的，有关机关有权令其在指定的机场降落。

第二百零三条 外国民用航空器飞入中华人民共和国领空，其运营人应当提供有关证明书，证明其已经投保第三人责任险或者已经取得相应的财务担保；其运营人未提供有关证明书的，国务院民用航空主管部门有权拒绝其飞入中华人民共和国领空。

第二百零四条 中华人民共和国政府根据与外国政府签订的协定、协议开放航权，允许该外国的民用

航空器运营人经营相关国际航班运输。

外国民用航空器运营人经其本国政府指定，并取得国务院民用航空主管部门颁发的航线经营许可和运行许可，方可经营中华人民共和国政府与该外国政府签订的协定、协议规定的国际航班运输；外国民用航空器运营人经其本国政府批准，并获得国务院民用航空主管部门批准，方可经营中华人民共和国境内一地和境外一地之间的不定期航空运输。

外国民用航空器运营人应当依照中华人民共和国政府与该外国政府签订的协定、协议以及中华人民共和国法律、行政法规的规定，制定相应的安全保卫方案，报国务院民用航空主管部门备案。

第二百零五条 外国民用航空器运营人制定运输总条件等格式条款的，应当公布中文版本，并设立具备中文能力的专门机构或者指定专人负责受理投诉。

第二百零六条 外国民用航空器运营人，不得经营中华人民共和国境内两点之间的航空运输。

第二百零七条 外国民用航空器应当按照国务院民用航空主管部门批准的班期时刻或者飞行计划飞行；变更班期时刻或者飞行计划的，其运营人应当获得国务院民用航空主管部门的批准；因故变更或者取消飞行的，其运营人应当及时报告国务院民用航空主管部门。

外国民用航空器未经批准擅自变更班期时刻或者飞行计划的，国务院民用航空主管部门和其他主管机关有权责令改正，并采取必要措施。

第二百零八条 外国民用航空器应当在国务院民用航空主管部门指定的国际机场起飞或者降落。

第二百零九条 国务院民用航空主管部门和其他主管机关，有权在外国民用航空器降落或者起飞时查验本法第七十八条规定的文件。

第二百一十条 外国民用航空器国籍登记国颁发或者核准的民用航空器适航证书、机组人员合格证书和执照，中华人民共和国政府承认其有效；但是，颁发或者核准此项证书或者执照的要求，应当等于或者高于国际民用航空组织制定的最低标准。

第二百一十一条 外国民用航空器在中华人民共和国境内使用无线电设备，应当遵守中华人民共和国无线电管理有关规定。

第二百一十二条 外国民用航空器在中华人民共和国搜寻援救区内遇险，其所有人或者国籍登记国参加搜寻援救工作，应当经国务院民用航空主管部门批准或者按照两国政府协议进行。

第二百一十三条 外国民用航空器在中华人民共和国境内发生事故，其国籍登记国和其他有关国家可

以按照我国缔结或者参加的国际条约的规定参加事故调查。事故调查报告和调查结果，由国务院民用航空主管部门告知该外国民用航空器的国籍登记国和其他有关国家。

## 第十二章 涉外关系的法律适用

第二百一十四条 民用航空器所有权的取得、转让和消灭，适用民用航空器国籍登记国法律。

第二百一十五条 民用航空器抵押权适用民用航空器国籍登记国法律。

第二百一十六条 民用航空器优先权适用受理案件的法院所在地法律。

第二百一十七条 民用航空运输合同当事人可以选择合同适用的法律，但是法律另有规定的除外；合同当事人没有选择的，适用与合同有最密切联系的国家的法律。

第二百一十八条 民用航空器对第三人的损害赔偿,适用侵权行为地法律。

民用航空器在公海上空对第三人的损害赔偿,适用受理案件的法院所在地法律。

同一国籍的民用航空器发生碰撞的，无论碰撞发生在何地，碰撞航空器之间的损害赔偿适用其国籍登记国法律。

第二百一十九条 依照本章规定适用外国法律或者国际惯例，不得危害中华人民共和国主权、安全、发展利益，不得违背中华人民共和国的社会公共利益。

## 第十三章 发展促进

第二百二十条 国家完善以企业为主体、市场为导向、产学研相结合的民用航空制造业创新体系，支持关键核心技术研发，提高大型飞机和先进发动机等研发设计能力，推进科技创新成果产业化，促进民用航空制造业发展，为民用航空活动提供安全、先进、绿色、经济、适用的民用航空产品。

第二百二十一条 国家完善民用航空器适航审定组织体系和标准规范，加强适航审定人才培养，建立健全基于风险的分分类分级适航管理方式，提升适航审定能力和水平。

第二百二十二条 民用机场是公共基础设施。各级人民政府应当采取必要措施，支持民用机场的建设、运营和维护。

国务院有关部门按照建设现代化综合交通运输体系的要求，完善民用机场布局，加快民用航空枢纽建设，统筹运输机场和通用机场协调发展，完善通用机场网络。

第二百二十三条 国家采取措施优化航线网络，提高资源配置效率，构建覆盖广泛、优质高效的民用航

空服务体系。

第二百二十四条 国家鼓励发展通用航空，加快构建通用航空基础设施网络，培育通用航空市场。

县级以上地方人民政府应当根据本地区发展实际，采取措施支持通用航空产业发展。

第二百二十五条 国家采取措施优化低空空域资源配置，推动建设民用低空飞行和应用相关监管服务平台，建立健全适应低空经济发展要求的适航审定、飞行管理等制度和标准。

国务院有关部门和省级人民政府根据需要制定低空经济相关发展规划，完善支持政策措施，鼓励低空经济领域技术创新和应用拓展，促进低空经济发展。

第二百二十六条 国家坚持平等互利、合作共赢的方针，促进民用航空领域国际合作，积极参与国际民用航空标准制定，推进民用航空运输市场高水平开放，提升民用航空国际竞争力。

#### 第十四章 监督管理

第二百二十七条 国务院民用航空主管部门应当加强对民用航空活动的监督检查，按照分类分级监督管理的要求，根据民用航空活动类别、单位信用记录和民用航空管理需要等因素，合理确定检查频次和检查方式。

第二百二十八条 国务院民用航空主管部门履行监督检查职责，可以采取下列措施：

（一）询问有关当事人，调查与民用航空活动有关的情况；

（二）查阅、复制、调取当事人与民用航空活动有关的记录、文件和资料；

（三）实施现场检查，对涉嫌违法的民用航空活动进行调查；

（四）检查与民用航空活动有关的证件、设备、场所；

（五）有证据证明存在危及民用航空安全的活动的，暂扣相关执照、许可证件，经国务院民用航空主管部门负责人或者国务院民用航空主管部门授权的地区民用航空管理机构主要负责人批准，扣押民用航空器等相关设备、查封相关场所；

（六）法律、行政法规规定的其他措施。

国务院民用航空主管部门依法履行职责，当事人应当予以协助、配合，不得拒绝、阻碍。

第二百二十九条 遇有突发事件、特殊保障条件等情形，必须采取不同于国家有关民用航空器和民用机场运营相关规定的特别措施的，应当经国务院民用航空主管部门批准。

第二百三十条 国务院民用航空主管部门应当运用大数据等现代信息技术手段，提高监督管理工作能力和水平，并依照有关法律、行政法规的规定做好数据安全保护工作。

从事民用航空生产经营活动的单位应当按照民用航空统计调查制度等规定，向国务院民用航空主管部门提供相关资料。

第二百三十一条 从事民用航空生产经营活动的单位应当建立民用航空安全信息收集、分析和发布制度，并按照国务院民用航空主管部门的规定报告和发布安全信息。

第二百三十二条 国务院民用航空主管部门、地方各级人民政府及其有关部门，以及从事民用航空生产经营活动的单位应当加强对民用航空法律、法规和安全知识的宣传教育，提高全社会的民用航空安全意识。

## 第十五章 法律责任

第二百三十三条 投资民用航空业违反国务院民用航空主管部门有关规定的，由国务院民用航空主管部门责令限期改正，没收违法所得，并处二万元以上二十万元以下的罚款；逾期未改正的，并处二十万元以上五十万元以下的罚款；情节特别严重的，可以吊销公共航空运输企业、通用航空企业、民用机场的相关许可证件。

外商投资民用航空业违反有关外商投资的法律、行政法规或者国家有关规定的，依照相关法律、行政法规的规定追究法律责任。

第二百三十四条 违反本法规定，未经许可从事民用航空产品和零部件设计、生产、维修活动，民用航空化学产品设计、生产或者民用航空油料供应、测试活动的，由国务院民用航空主管部门责令停止违法活动，没收违法所得，并处十万元以上五十万元以下的罚款；情节严重的，并处五十万元以上二百万元以下的罚款。

第二百三十五条 取得本法规定的设计、生产、维修许可证书，民用航空化学产品设计、生产或者民用航空油料供应、测试相关许可证书的企业，因质量问题造成严重事故的，由国务院民用航空主管部门责令停业整顿；情节严重的，可以吊销相关许可证件。

第二百三十六条 违反本法规定，未取得适航证书、特许飞行证书，或者超出证书有效期、规定范围进行飞行活动的，由国务院民用航空主管部门责令停止飞行，没收违法所得，并处二十万元以上二百万元以下的罚款；情节严重的，可以吊销相关许可证件。

第二百三十七条 违反本法规定，未取得相关航空人员执照、证书，或者超出执照、证书载明事项范围

从事民用航空活动的，由国务院民用航空主管部门责令停止民用航空活动，处一万元以上五万元以下的罚款；情节严重的，处五万元以上二十万元以下的罚款；对超出执照、证书载明事项范围从事民用航空活动的航空人员，可以吊销相关执照或者责令所属单位取消训练合格证书。

航空人员有前款情形的，对其所属单位处十万元以上五十万元以下的罚款；情节严重的，处五十万元以上二百万元以下的罚款；情节特别严重的，可以吊销公共航空运输企业或者通用航空企业的相关许可证件。

第二百三十八条 违反本法规定，未经许可为民用航空器驾驶员、维修人员、飞行签派员提供执照和资格训练的，由国务院民用航空主管部门责令停止违法行为，没收违法所得，并处十万元以上一百万元以下的罚款。

违反本法规定，使用未经鉴定合格的飞行模拟训练设备的，由国务院民用航空主管部门责令停止违法行为，没收违法所得，并处十万元以上五十万元以下的罚款。

第二百三十九条 违反本法规定，在依法划定的民用机场范围内和民用机场净空保护区域、电磁环境保护区域内从事禁止性活动的，由机场所在地县级以上地方人民政府责令停止违法行为，给予通报批评；情节严重的，对生产经营单位处五万元以上五十万元以下的罚款，对个人处二千元以上二万元以下的罚款。

第二百四十条 违反本法规定，运输机场或者对公众开放的通用机场未取得机场经营许可证开放运营的，由国务院民用航空主管部门责令停止开放运营，没收违法所得，并处十万元以上一百万元以下的罚款。

违反本法规定，不对公众开放的通用机场未按照国务院民用航空主管部门的规定进行备案的，由国务院民用航空主管部门责令限期改正，处一万元以上三万元以下的罚款；逾期未改正的，处三万元以上十万元以下的罚款。

第二百四十一条 违反本法规定，民用航空器未按照有关规定经空中交通管制单位许可进行飞行活动的，由国务院民用航空主管部门责令停止飞行，对该民用航空器所有人或者承租人处五万元以上五十万元以下的罚款，暂扣相关许可证件一个月至三个月，情节严重的，吊销相关许可证件；对机长给予警告，处一万元以上五万元以下的罚款，暂扣执照一个月至六个月，情节严重的，吊销执照。

第二百四十二条 违反本法规定，有下列情形之一的，由国务院民用航空主管部门对民用航空器的机长给予警告，暂扣执照一个月至六个月；情节严重的，吊销执照：

（一）未对民用航空器实施检查而起飞；

（二）民用航空器发生事故，未将事故情况及时、如实报告国务院民用航空主管部门；

- (三) 民用航空器未按照空中交通管制单位指定的航路和飞行高度飞行；
- (四) 民用航空器未遵守国务院民用航空主管部门规定的机场飞行程序和运行标准；
- (五) 民用航空器违规飞越城市上空；
- (六) 民用航空器在飞行中违规投掷物品。

第二百四十三条 违反本法规定，民用航空器的机长或者机组其他人员有下列情形之一的，由国务院民用航空主管部门给予警告，暂扣相关执照或者训练合格证书一个月至六个月；情节严重的，吊销相关执照或者责令所属单位取消训练合格证书：

- (一) 从事飞行活动时，未携带执照、训练合格证书或者体格检查合格证书；
- (二) 民用航空器遇险时未采取必要处置措施，或者擅自离开民用航空器；
- (三) 受到酒精类饮料、麻醉剂或者其他药物的影响，损及工作能力时从事飞行活动。

机组人员违反国务院民用航空主管部门关于飞行时间、值勤时间、休息时间规定的，对公共航空运输企业或者通用航空企业处每次飞行一万元以上十万元以下的罚款；对公共航空运输企业或者通用航空企业直接负责的主管人员和其他直接责任人员给予警告，处每次飞行一千元以上五千元以下的罚款。

第二百四十四条 违反本法规定，空中交通管制员值勤时间超过规定时限的，由国务院民用航空主管部门对民用航空空中交通管制单位处一万元以上十万元以下的罚款。

违反本法规定，空中交通管制员从事空中交通管制工作时，受到酒精类饮料、麻醉剂或者其他药物的影响，损及工作能力的，由国务院民用航空主管部门给予警告，暂扣执照一个月至六个月；情节严重的，吊销执照，对民用航空空中交通管制单位处一万元以上十万元以下的罚款。

第二百四十五条 违反本法规定，使用未经许可或者未经飞行校验验证合格的通信、导航、监视设备的，由国务院民用航空主管部门责令限期改正，处五万元以上二十万元以下的罚款。

第二百四十六条 违反本法规定，运输法律、行政法规禁止运输的物品，或者未经许可从事危险品航空运输活动的，由国务院民用航空主管部门责令停止违法行为，没收违法所得，并处五十万元以上二百万元以下的罚款；情节严重的，可以吊销违法公共航空运输企业、通用航空企业的相关许可证件。

第二百四十七条 违反本法规定，运输机场、公共航空运输企业不依法开展安全检查工作的，由国务院民用航空主管部门责令改正，处十万元以上五十万元以下的罚款，对直接负责的主管人员和其他直接责任人员，处一万元以上五万元以下的罚款；情节严重的，处五十万元以上二百万元以下的罚款，对直接负责的

主管人员和其他直接责任人员，处五万元以上二十万元以下的罚款；情节特别严重的，可以吊销违法运输机场、公共航空运输企业的相关许可证件。

第二百四十八条 违反本法规定，未经许可从事公共航空运输的，由国务院民用航空主管部门责令停止违法行为，没收违法所得，并处五十万元以上二百万元以下的罚款。

违反本法规定，未经许可从事经营性通用航空活动的，由国务院民用航空主管部门责令停止违法行为，没收违法所得，并处十万元以上五十万元以下的罚款。

违反本法规定，从事非经营性通用航空活动未向国务院民用航空主管部门备案的，由国务院民用航空主管部门责令限期改正；逾期未改正的，处三万元以上五万元以下的罚款。

第二百四十九条 公共航空运输企业、通用航空企业、民用机场航班运行效率较低、不符合航班正常管理要求或者安全运营保障能力不足的，国务院民用航空主管部门可以暂停受理其新增业务申请或者限缩其业务范围。

已经取得许可的从事民用航空生产经营活动的单位或者个人出现不符合许可条件的情形的，由国务院民用航空主管部门限期整改，可以暂停受理其新增业务申请或者限缩其业务范围；逾期仍不符合许可条件的，吊销相关许可证件。

第二百五十条 违反本法规定，未制定民用航空安全保卫方案并备案的，由国务院民用航空主管部门责令限期改正；逾期未改正的，处一万元以上十万元以下的罚款；情节严重的，处十万元以上二十万元以下的罚款。

第二百五十一条 违反本法规定，公共航空运输企业和从事定期运输的通用航空企业有下列情形之一的，由国务院民用航空主管部门责令限期改正；逾期未改正的，处五万元以上二十万元以下的罚款；情节严重的，处二十万元以上一百万元以下的罚款；情节特别严重的，可以吊销相关许可证件：

（一）未就所从事的运输的旅客、行李、货物以及可能对第三人承担的赔偿责任依法投保责任保险或者取得相应的财务担保；

（二）未按规定制定、发布、备案或者告知运输总条件等格式条款，或者未在售票等环节中明确告知旅客；

（三）航班延误或者取消，未按规定发布信息通告，或者未按要求开展处置和旅客服务工作；

（四）未向社会公布投诉受理方式等信息，未按要求受理、处理旅客投诉或者未及时向投诉人反馈相关

情况：

（五）未依法制定民用航空器事故家属援助计划，或者未按计划做好家属援助工作；

（六）发生民用航空器事故，未按规定开展应急救援。

民用机场运营人有前款第三项至第六项情形的，依照前款规定处罚。

第二百五十二条 违反本法规定，实施妨害民用航空运输安全和秩序的行为情节严重的，国务院民用航空主管部门可以在一定期限内限制其乘坐民用航空器。

第二百五十三条 违反本法规定，从事民用航空生产经营活动的单位有下列情形之一的，由国务院民用航空主管部门责令限期改正；逾期未改正的，处五万元以上二十万元以下的罚款：

（一）未按照民用航空统计调查制度等规定，向国务院民用航空主管部门提供相关资料；

（二）未建立民用航空安全信息收集、分析和发布制度，或者未按照规定报告或者发布安全信息。

第二百五十四条 国务院民用航空主管部门和地区民用航空管理机构的工作人员玩忽职守、滥用职权、徇私舞弊的，依法给予处分。

第二百五十五条 违反本法规定，实施危害民用航空安全或者扰乱民用航空秩序的行为，构成违反治安管理行为的，由公安机关依法给予治安管理处罚；构成犯罪的，依法追究刑事责任。

第二百五十六条 航空人员因故意犯罪被判处刑罚的，由国务院民用航空主管部门吊销相关执照。

## 第十六章 附 则

第二百五十七条 国家根据民用航空事业发展需要设立政府性基金，具体执行期限由国务院规定。

第二百五十八条 国务院、中央军事委员会对无人驾驶航空器的管理另有规定的，从其规定。

国家空中交通管理机构依照法律、行政法规和国家有关规定，制定空域和飞行管理有关规章。

第二百五十九条 取得中华人民共和国国籍的民用航空器，由在其他国家有主营业地或者永久居所的运营人根据租用、包用或者互换民用航空器的协议或者其他类似协议运营的，中华人民共和国政府可以按照与该外国政府签订的协定、协议，将本法规定的飞行管理、无线电台执照、适航证书以及机组人员执照的管理职责和义务转移至该外国，中华人民共和国对已转移的职责和义务的责任相应解除。

第二百六十条 中华人民共和国缔结或者参加的国际条约同本法有不同规定的，适用国际条约的规定；但是，中华人民共和国声明保留的条款除外。

中华人民共和国法律和中华人民共和国缔结或者参加的国际条约没有规定的，可以适用国际惯例。

第二百六十一条 任何国家或者地区在民用航空运输和民用航空器制造相关领域对中华人民共和国采取歧视性的禁止、限制或者其他类似措施的，中华人民共和国可以根据实际情况对有关国家或者地区采取相应的措施。

第二百六十二条 本法自 2026 年 7 月 1 日起施行。

**解读链接：**

[https://mp.weixin.qq.com/s?\\_\\_biz=MjM5MDQyODI4MA==&mid=2650248198&idx=2&sn=2654b2b142d99faf3f7ae8d9eb83baac&poc\\_token=HJ7AcGmjhFED9wcLuthdrxPH-CaQsWGsZIJKpvdW](https://mp.weixin.qq.com/s?__biz=MjM5MDQyODI4MA==&mid=2650248198&idx=2&sn=2654b2b142d99faf3f7ae8d9eb83baac&poc_token=HJ7AcGmjhFED9wcLuthdrxPH-CaQsWGsZIJKpvdW)

# 通航建筑物运行管理办法

（2019年2月5日交通运输部公布 根据2026年1月14日《交通运输部关于修改〈通航建筑物运行管理办法〉的决定》修正）

## 第一章 总 则

第一条 为规范通航建筑物运行管理，保障通航建筑物高效运行和船舶安全通行，促进水路运输事业发展，依据《中华人民共和国航道法》和其他有关法律、行政法规，制定本办法。

第二条 中华人民共和国境内与船舶通行相关的通航建筑物运行管理，适用本办法。

前款所称通航建筑物，是指用于克服集中水位落差供船舶通行的航道设施，主要有船闸和升船机两种形式。引航道、口门区、连接段、待闸锚地、导航建筑物、靠船建筑物、相关附属设施等是通航建筑物的重要组成部分。

第三条 通航建筑物运行应当坚持安全便捷、有序调度、科学养护、畅通高效的原则，为船舶提供优质的通航服务。

第四条 通航建筑物运行应当充分发挥水资源的综合效益，并服从防洪的总体安排。

第五条 交通运输部主管全国通航建筑物运行的行业管理工作，并按照国务院的规定直接负责跨省、自治区、直辖市的重要干线航道和国际、国境河流航道等重要航道上通航建筑物运行的监督管理工作。

县级以上地方人民政府交通运输主管部门按照省、自治区、直辖市人民政府的规定主管所辖航道上通航建筑物运行的监督管理工作。

交通运输部按照国务院规定设置的负责航道管理的机构和县级以上地方人民政府负责航道管理的部门或者机构（以下统称负责航道管理的部门），在职责范围内具体实施通航建筑物运行的监督管理工作。

## 第二章 运行方案

第六条 通航建筑物投入运行前，承担运行操作、船舶调度、设备设施养护等职责的单位（以下统称运行单位）应当按照相关技术标准编制运行方案。

同一枢纽或者同一通航建筑物存在多个运行单位的，应当联合编制运行方案。

第七条 运行方案应当包括通航建筑物概况、运行条件、开放时间、调度规则、养护停航安排、信息公开与社会监督等内容。

第八条 省、自治区、直辖市人民政府负责航道管理的部门应当统筹协调所辖航道上通航建筑物的开放时间和养护停航安排。

交通运输部在长江干线、珠江水系上设置的负责航道管理的部门应当统筹协调长江干线、珠江水系通航建筑物的开放时间和养护停航安排。

其他跨省、自治区、直辖市河流上的通航建筑物，相关省、自治区、直辖市人民政府负责航道管理的部门应当共同协商通航建筑物开放时间和养护停航安排。

第九条 运行单位应当向具有管辖权的负责航道管理的部门申请运行方案审批，并提交以下申请材料：

- （一）运行方案审查申请；
- （二）运行方案及编制说明。

通航建筑物位于省界河流上的，运行单位应当向交通运输部指定的省、自治区、直辖市人民政府负责航道管理的部门申请运行方案审批。

第十条 申请材料符合要求的，负责航道管理的部门应当予以受理，并出具书面凭证；对于材料不全或者不符合要求的，负责航道管理的部门应当当场或者在五个工作日内一次告知需要补正的全部内容。

第十一条 负责航道管理的部门审查运行方案时，应当征求水行政主管部门、海事管理机构、航运企业等有关单位的意见。

第十二条 负责航道管理的部门可以采取专家评审等方式对运行方案进行审查，重点审查以下内容：

- （一）通航建筑物运行条件、开放时间、养护停航安排与相关技术标准、设计和验收文件的符合性；
- （二）通航建筑物开放时间、调度规则、养护停航安排与船舶通行需要的适应性；
- （三）所辖航道上不同通航建筑物开放时间、养护停航安排之间的协调性。

第十三条 运行方案经审查同意后，负责航道管理的部门应当在五个工作日内通过本单位官方网站公开运行方案主要内容；运行单位应当在收到通知之日起五个工作日内通过易于船方获知的方式公开运行方案主要内容。

批准后的运行方案不能适应船舶通行需要的，负责航道管理的部门应当要求运行单位及时调整。

第十四条 运行方案未通过审查的，运行单位应当及时修改并重新报送负责航道管理的部门进行审查。

第十五条 运行单位应当严格执行经审查同意的运行方案，不得随意变更。

运行条件、开放时间、调度规则、养护停航安排等内容需要调整的，运行单位应当重新编制运行方案并报送原审批部门审批。

### 第三章 船舶调度

第十六条 运行单位应当根据调度规则组织实施船舶调度。

船舶调度应当遵循安全第一、公平公开、分类管理、兼顾效率的原则。

第十七条 船舶过闸前应当向运行单位提出过闸申请，并按照规定如实提供船名、船舶类型、最大平面尺度、吃水、货种、实际载货（客）量、水面以上高度等相关信息。

运行单位应当建立船舶调度信息化平台，受理船舶过闸申请，编制船舶调度计划，组织船舶过闸。船舶调度计划应当主动公开。

第十八条 运行单位原则上应当按照船舶到闸先后次序安排过闸。

军事运输船、客运班轮、载运重点急运物资的船舶、执行公务或者抢险救灾任务的船舶等优先过闸。

具有管辖权的省级以上人民政府交通运输主管部门可以确定载运重点急运物资船舶的范围以及其他优先过闸的船舶类型。

第十九条 载运危险货物的船舶应当在过闸前将危险货物的名称、危险特性、包装等事项向运行单位报告。运行单位应当及时将上述信息转报负责航道管理的部门。定船舶、定航线、定货种的船舶可以定期报告。

同一通航建筑物的运行单位和负责航道管理的部门之间以及各负责航道管理的部门之间应当逐步建立危险货物信息报告管理系统，实现信息资源共享，为船舶提供优质、便捷服务。

第二十条 运行单位应当制定载运危险货物船舶、客船专项运行调度和通航保障方案并严格实施。

运行单位应当结合危险货物的危险特性、运输形态等因素，对载运危险货物的船舶分别或者综合采取专闸通过、数量限制、留足安全距离等措施，保障船舶过闸安全。

运行单位不得安排载运危险货物的船舶与客船同一闸次通过。

第二十一条 客船过闸期间，运行单位应当保证通航建筑物疏散通道和安全出口畅通、相关设施设备完好。

第二十二条 有下列情形之一的，运行单位应当禁止船舶过闸：

- （一）船体受损、设备故障等影响通航建筑物运行安全的；

- (二) 最大平面尺度、吃水、水面以上高度等不符合通航建筑物运行限定标准的；
- (三) 交通运输部规定的禁止船舶过闸的其他情形。

第二十三条 过闸船舶在通航建筑物内不得有下列行为：

- (一) 不服从调度指挥，抢档超越；
- (二) 从事上下旅客、装卸货物、燃料供应、船舶维修、捕鱼等活动；
- (三) 从事烧焊等明火作业；
- (四) 载运危险货物的船舶进行洗（清）舱作业；
- (五) 丢弃物品、倾倒垃圾、排放油污或者生活污水等行为。

第二十四条 运行单位应当全面、及时、准确记录船舶过闸和通航建筑物运行统计数据，并按照规定向负责航道管理的部门报送。

负责航道管理的部门应当按照规定将过闸船舶有关信用信息纳入相关信用信息共享平台。

第二十五条 同一通航河流上建有多梯级通航建筑物的，各相关负责航道管理的部门应当根据船舶拥堵和应急情况建立协调联动机制，通过采取远端调度、分区待闸等措施，合理控制待闸船舶数量，保障船舶有序、高效通行。

长江干线、珠江水系通航建筑物的协调联动机制，分别由交通运输部在长江干线、珠江水系上设置的负责航道管理的部门建立。其他跨省、自治区、直辖市河流上通航建筑物的协调联动机制，由相关省、自治区、直辖市人民政府负责航道管理的部门共同建立。

第二十六条 负责航道管理的部门应当协调航道及其上游支流上的水行政主管部门、水工程运行和管理单位，统筹考虑航道及通航建筑物通航所需的最小下泄流量和满足航道及通航建筑物通航条件允许的水位变化，以保障航道及通航建筑物运行所需的通航水位。

#### 第四章 运行保障

第二十七条 运行单位应当根据相关技术标准制定通航建筑物养护管理制度和技术规程，确定养护的类别、项目、内容、周期和标准。

第二十八条 运行单位应当按照养护管理制度和技术规程对通航建筑物进行检测、维护、保养，建立养护技术档案并做好统计分析，保持通航建筑物正常运行。

鼓励在养护工作中应用新技术、新材料和新工艺。

第二十九条 运行单位应当依法落实通航建筑物安全运行主体责任，按照有关法律法规建立健全全员安全运行责任制和规章制度，加强安全运行管理，确保通航建筑物运行安全。

运行单位应当明确通航建筑物运行各岗位的责任人员、责任范围和考核标准等内容。责任人员应当严格落实各自岗位责任。

运行单位主要负责人和安全管理人員应当具备运行安全知识和管理能力。

运行单位从业人员应当经本单位教育和培训合格后方可上岗。

第三十条 运行单位应当按照有关规定构建通航建筑物运行安全风险分级管控和隐患排查治理双重预防机制。

运行单位应当开展通航建筑物安全运行风险辨识、评估，针对不同风险，制定具体的管控措施，落实管控责任，并对通航建筑物运行进行监测和巡查，掌握通航建筑物安全技术状况。对发现的异常情况、重大问题或者安全隐患，应当按照有关规定处理，并及时向负责航道管理的部门和相关部门报告。

第三十一条 通航建筑物的建设单位或者管理单位委托其他单位运行通航建筑物的，应当与受委托单位签订委托合同。

通航建筑物的建设单位或者管理单位不得委托不具备安全生产条件的单位从事通航建筑物运行。

第三十二条 通航建筑物应当按照国家有关规定和技术标准定期进行安全鉴定。经鉴定不符合安全要求的，运行单位应当及时采取除险加固等措施，消除安全隐患。

第三十三条 负责航道管理的部门应当依法制定、公布通航建筑物运行突发事件应急预案，建立健全突发事件应急管理体系，与当地人民政府应急预案相衔接，并保障组织实施。

运行单位应当制定本单位通航建筑物运行突发事件应急预案，与负责航道管理的部门公布的通航建筑物运行突发事件应急预案相衔接，并保障组织实施。

第三十四条 有下列情形之一的，运行单位应当停止开放通航建筑物：

- （一）因防汛、泄洪等情况，有关防汛指挥机构依法要求停航的；
- （二）遇有大风、大雾、暴雨、地震、事故或者其他突发事件，可能危及通航建筑物运行安全的；
- （三）通航水域流量、水位等不符合运行条件的；

(四) 按照运行方案进行养护或者应急抢修需要停航的。

除按照运行方案进行养护需提前公布并报告停航、复航信息外,上述其他情形运行单位应当及时向社会公布停航、复航信息,并报告负责航道管理的部门和海事管理机构。

第三十五条 运行单位应当依据《中华人民共和国反恐怖主义法》等相关法规的规定开展反恐怖防范工作。

## 第五章 监督检查

第三十六条 负责航道管理的部门应当依法加强对通航建筑物运行的监督检查。

运行单位及有关人员应当对依法开展的监督管理和检查予以配合,如实提供有关情况和资料,不得隐匿、谎报或者拒绝检查。

第三十七条 对监督检查中发现的问题,负责航道管理的部门应当及时下发整改通知书,责令运行单位限期整改,并对整改结果进行后续跟踪检查,确保整改到位。

第三十八条 负责航道管理的部门应当公开举报电话、信箱或者电子邮箱地址,依法受理并负责调查对通航建筑物运行过程中违法违规行为的举报。

## 第六章 法律责任

第三十九条 运行单位有下列行为之一的,由负责航道管理的部门责令限期改正;逾期未改正的,处1万元以上3万元以下的罚款:

(一) 未按照本办法规定编制运行方案的;

(二) 未经负责航道管理的部门同意,对运行方案中的运行条件、开放时间、调度规则、养护停航安排等内容进行调整的;

(三) 未按照运行方案开放通航建筑物的;

(四) 未按照调度规则进行船舶调度或者无正当理由调整船舶过闸次序的;

(五) 未及时开展养护,造成通航建筑物停止运行或者不能正常运行的;

(六) 养护停航时间超出养护停航安排规定时限且未重新报批的。

第四十条 过闸船舶、船员有下列行为之一,影响通航建筑物正常运行的,由负责航道管理的部门责令改正,对船舶经营人处5万元以下的罚款,对责任人员处2000元以下的罚款;造成损失的,依法承担赔偿责任

责任：

- （一）有本办法第二十二条规定的情形强行过闸的；
- （二）不服从调度指挥，抢档超越的；
- （三）从事上下旅客、装卸货物、燃料供应、船舶维修、捕鱼等活动的；
- （四）从事烧焊等明火作业的；
- （五）载运危险货物的船舶进行洗（清）舱作业的。

第四十一条 过闸船舶未按照规定向运行单位如实提供过闸信息的，由负责航道管理的部门责令改正，处 1000 元以上 1 万元以下的罚款。

第四十二条 负责航道管理的部门未履行本办法规定职责的，由其上级主管部门责令改正，对直接负责的主管人员和其他直接责任人员依法处理；构成犯罪的，依法追究刑事责任。

## 第七章 附 则

第四十三条 国际、国境河流上的通航建筑物运行，按照我国与签约国签订的协议管理。

第四十四条 本办法所称过闸，是指船舶通过船闸、升船机等通航建筑物的活动。

第四十五条 本办法自 2019 年 4 月 1 日起施行。1989 年 8 月 3 日以交通部令 1989 年第 5 号公布的《船闸管理办法》同时废止。

相关解读：[https://www.mot.gov.cn/2025zhengcejid/202601/t20260120\\_4198164.html](https://www.mot.gov.cn/2025zhengcejid/202601/t20260120_4198164.html)

## 热点关注

- 交通运输部老旧营运船舶报废更新补贴实施细则（修订版）
- 交通运输部关于加快交通运输公共数据资源开发利用的实施意见



# 交通运输部 国家发展改革委关于印发《交通运输老旧营运船舶报废更新补贴实施细则（修订版）》的通知

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团及计划单列市交通运输厅(局、委)、发展改革委，交通运输部长江航务管理局、珠江航务管理局，各直属海事局，中国船级社：

现将《交通运输老旧营运船舶报废更新补贴实施细则（修订版）》印发给你们，请遵照执行。

交通运输部 国家发展改革委

2026年1月5日

## 交通运输老旧营运船舶报废更新补贴实施细则（修订版）

### 第一章 总则

第一条 为贯彻落实《国务院关于印发〈推动大规模设备更新和消费品以旧换新行动方案〉的通知》(国发〔2024〕7号)精神，按照《交通运输部等十三部门关于印发〈交通运输大规模设备更新行动方案〉的通知》(交规划发〔2024〕62号)要求，更好实施老旧营运船舶报废更新补贴政策，推动新一轮老旧营运船舶更新换代和船舶运力结构调整，制定本细则。

第二条 自2024年8月2日起，至2028年12月31日止(以下称“细则实施期间”)，对中华人民共和国境内的中国籍老旧营运船舶报废更新，按照本细则规定的标准给予资金补贴。具体补贴实施工作安排以当年通知为准。

第三条 本细则所称营运船舶，是指在国内沿海或内河依法从事国内运输的船舶。

第四条 各地交通运输主管部门应当会同发展改革部门，研究制定老旧营运船舶报废更新资金补贴工作方案，报本级人民政府批准后组织实施，推动建立工作机制，加强工作统筹协调。

### 第二章 补贴范围和标准

第五条 船舶拆解符合以下条件的，船舶所有人可以申请补贴资金：

(一)从事国内沿海和内河运输的老旧营运船舶，其中沿海货运船舶船龄在20年(不含)以上30年(含)以下，客运船舶船龄在15年(不含)以上25年(含)以下；内河货运船舶船龄在15年(不含)以上30年(含)以下，

客运船舶船龄在 10 年(不含)以上 25 年(含)以下。拆解船舶的船龄是指船舶自建造完工之日起至《船舶所有权注销登记证明书》签发之日的年限(据实计算, 不取整);

(二)船舶为机动船, 取得有效的船舶检验、船舶所有权登记、船舶营运证书或证明材料;

(三)船舶所有权清晰, 船舶所有人拥有船舶完整的处置权;申请拆解的船舶设有抵押权的, 船舶拆解前船舶所有人应与抵押权人协商解除抵押合同并办理抵押权注销登记;申请拆解的船舶为融资租赁船舶或光船租赁船舶的,船舶拆解前船舶所有人应与承租人解除合同并注销相应登记;

(四)细则实施期间拆解完毕, 并办理完成船舶所有权注销手续。

第六条 新建燃油动力(含生物柴油动力)船舶符合以下条件的, 船舶所有人可以申请补贴资金:

(一)应当有符合第五条要求的老旧营运船舶报废, 且新建船舶的所有人、经营人应当与对应的拆解船舶完全一致;

(二)新建船舶应当为沿海或内河运输船舶, 申请人具有国内水路运输经营资质或经县级及以上地方政府批准从事经营性的乡、镇客运渡船运输。新建船舶应当符合运输市场准入的有关政策, 新建内河船舶还应符合标准化船型技术标准;

(三)在细则实施期间, 船舶安放龙骨并建造完工(以船舶检验证书记载的安放龙骨日期、建造完工日期为准), 取得有效的船舶检验、船舶所有权登记、船舶营运证书或者证明材料;

(四)新建船舶的总吨大于对应的拆解船舶总吨时, 领取的补贴金额按照对应的拆解船舶的总吨计算。根据自愿原则, 同一船舶所有人可将其全部拆解和新建船舶的总吨分别合并后对应计算, 也可将拆解和新建船舶的总吨单船对应计算。

第七条 新建新能源清洁能源船舶, 符合以下条件的, 船舶所有人可以申请补贴资金:

(一)新建船舶应当为沿海或内河运输船舶, 申请人具有国内水路运输经营资质或经县级及以上地方政府批准从事经营性的乡、镇客运渡船运输。新建船舶应当符合运输市场准入的有关政策, 新建内河船舶还应符合标准化船型技术标准;

(二)在细则实施期间, 船舶安放龙骨并建造完工(以船舶检验证书记载的安放龙骨日期、建造完工日期为准), 并取得有效的船舶检验、船舶所有权登记、船舶营运证书或者证明材料;

(三)船舶主推进动力应当为液化天然气单一燃料、甲醇单一燃料、氢燃料动力、氨燃料动力、纯电池动力(不含铅酸电池动力)或燃油替代率 60%以上的液化天然气和燃油双燃料、燃油替代率 50%以上的甲醇和

燃油双燃料。

第八条 老旧营运船舶报废更新按船舶类型、船龄和新建船舶动力类型等，实施差别化补贴标准，根据航运市场情况，对补贴标准实施动态调整。补贴标准和补贴计算方法见附件 1。

新建双燃料沿海船舶补贴标准按燃油动力船补贴标准执行。新建内河船舶补贴金额单船不超过 4000 万元。

第九条 已经申报国家发展改革委其他领域或国家其他部门相关资金支持的老旧营运船舶报废更新项目不得多头申报。对于列入失信联合惩戒对象名单或安全生产严重失信主体名单的单位项目不得申报。享受补贴的新建新能源清洁能源船舶，建成后 10 年内不得改变船舶动力形式或实施降低燃油替代率的船舶动力系统改造。

### 第三章 补贴申报、审核

第十条 申请老旧营运船舶报废补贴资金的船舶所有人应当在细则实施期间向拆解船舶的船籍港所在地设区的市级交通运输主管部门提出申请，填报《老旧营运船舶报废更新补贴资金申请表》(附件 2);申请新建船舶补贴资金的船舶所有人应当在细则实施期间向新建船舶的船籍港所在地设区的市级交通运输主管部门提出申请，填报《老旧营运船舶报废更新补贴资金申请表》。沿海船舶经营人注册地在北京等，与船籍港所在地不一致的，向沿海船舶经营人注册地交通运输主管部门提出申请，下同。

第十一条 申请老旧营运船舶报废更新补贴资金，应当向船籍港所在地设区的市级交通运输主管部门提交以下证明材料：

(一)申请老旧营运船舶报废补贴资金的，应当在船舶拆解前，填报《老旧营运船舶报废更新补贴资金申请表》，并提供《船舶营业运输证》(属于经营性的乡、镇客运渡船的，提供县级及以上地方人民政府出具的相关证明文件)、《船舶所有权登记证书》《船舶检验证书》《船舶所有权共有人授权委托书》《申请拆解船舶相关情况承诺书》。拆解完工后，补充提交《船舶拆解完工报告书》(附件 3)和《船舶所有权注销登记证明书》。

(二)申请新建燃油动力船舶补贴资金的，应当在计划建造完工年度填报《老旧营运船舶报废更新补贴资金申请表》，并在建造完工后提交新建船舶的《船舶所有权登记证书》《船舶检验证书》《船舶营业运输证》(属于经营性的乡、镇客运渡船的，提供县级及以上地方人民政府出具的相关证明文件)《船舶所有权共有人授权委托书》和对应拆解船舶的《船舶拆解完工报告书》。

(三)申请新建新能源清洁能源船舶补贴资金的，应当在计划建造完工年度填报《老旧营运船舶报废更新

补贴资金申请表》，并在建造完工后提交新建船舶的《船舶所有权登记证书》《船舶检验证书》《船舶营业运输证》(属于经营性的乡、镇客运渡船的，提供县级及以上地方人民政府出具的相关证明文件)《船舶所有权共有人授权委托书》。

申请新建新能源清洁能源船舶补贴资金的，《船舶检验证书》应当由中国船级社执行建造检验后签发；本细则发布之日前由地方船舶检验机构执行建造检验的，海事管理机构应当加强指导和监管。各级船舶检验机构应当严格执行技术规范要求，确认满足技术规范要求方可签发《船舶检验证书》。

第十二条 设区的市级交通运输主管部门收到老旧营运船舶报废更新补贴资金申请材料后，会同同级发展改革及海事、船检等部门，于受理申请后 10 个工作日内完成审核，向申请人反馈是否同意申请补贴的初步审核意见，并报省级交通运输主管部门、发展改革部门。

申请人提交的材料真实完整，符合本细则要求的，予以审核通过。申请人提交的材料不完整或不清晰无法辨识的，受理单位应当将补正信息要求告知申请人，申请人应当按要求补正有关信息。

申请老旧营运船舶报废补贴资金的，应当根据实际情况合理填写预计拆解完工时间，不得早于当年当批次项目申报时间下一月最后一日，且不得晚于当年 12 月 31 日；设区的市级交通运输主管部门应当按照预计拆解完工时间对应的船龄系数核算补贴资金。

省级发展改革部门、交通运输主管部门报送项目清单后下一月最后一日至国家下达项目清单后 30 天内(含)船龄系数降档的，在项目清单下达后 60 天内(含)且当年度完成拆解并注销所有权证书，可按照降档前的船龄系数发放补贴资金。

第十三条 省级人民政府同意老旧营运船舶报废更新项目清单，在报请国家发展改革委、交通运输部下达项目清单后，船籍港所在地设区的市级交通运输主管部门通知申请人后履行拆船现场监管程序。未履行拆船现场监管程序，申请人自行拆解老旧营运船舶的，不予补贴。船舶拆解前由船籍港所在地设区的市级交通运输主管部门会同海事管理机构和船舶所有人到拆船现场实施监督，查验并核销相关证书，对实船进行验证，拍摄视频和照片。船舶拆解完工后，由船籍港所在地设区的市级交通运输主管部门会同海事管理机构进行现场验收，共同编制《船舶拆解完工报告书》。

船舶拆解完工的认定标准是船舶主体结构已被拆解且不可恢复、船舶主机和发电机组已脱离船舶主体。

#### 第四章 补贴资金管理和发放

第十四条 设区的市级发展改革部门会同同级交通运输主管部门根据老旧营运船舶报废更新补贴的资金申请情况，编制老旧营运船舶报废更新资金申请文件(附项目清单)，按要求报送省级发展改革部门、交通

运输主管部门。

第十五条 各省级发展改革部门会同交通运输主管部门组织审核本地区上报的老旧营运船舶报废更新资金申请文件及项目清单，经同级人民政府同意后，将正式申请文件报送国家发展改革委、交通运输部，在申请文件中注明已报请省级人民政府同意。同时通过国家重大建设项目库“超长期特别国债”模块统一填报推送(按项目类型选择交通方向)。省级发展改革部门应当将符合条件的项目按省打捆申报，明确“捆”中各具体项目的项目单位、建设内容等具体信息，以及项目单位及项目负责人、日常监管直接责任单位及监管责任人。

交通运输部牵头对老旧营运船舶报废更新资金申请文件及项目清单进行初步审核，重点审核船舶类型、总吨、补贴金额等信息，将结果反馈国家发展改革委。国家发展改革委会同交通运输部进行筛选审核后，正式向各省级发展改革部门、交通运输主管部门下达老旧营运船舶报废更新项目清单，并抄送财政部、交通运输部、审计署，同时通过国家重大建设项目库推送有关信息。财政部根据项目清单拨付国债资金。超长期特别国债资金拨付流程应符合“两新”项目相关规定要求。

第十六条 拆解船舶纳入老旧营运船舶报废更新清单，船舶拆解完工后向设区的市级交通运输主管部门提供《船舶拆解完工报告书》《船舶所有权注销登记证明书》。

新建船舶纳入老旧营运船舶报废更新清单，建造完工后向设区的市级交通运输主管部门提供《船舶所有权登记证书》《船舶检验证书》《船舶营业运输证》《船舶所有权共有人授权委托书》。新建燃油动力船还应提供对应拆解船舶的《拆解完工报告书》。

第十七条 设区的市级交通运输主管部门对老旧营运船舶报废更新补贴资金申请材料审核后，报省级交通运输主管部门审核同意后，按程序拨付补贴资金。拨付的国家补贴资金不得超过国家核定的金额。

## 第五章 监督管理

第十八条 交通运输部、国家发展改革委按职责分工指导地方相关部门对老旧营运船舶报废更新资金补贴工作开展指导督导检查，实施监督管理，复核各省上报的项目清单。

省级交通运输主管部门是项目审核和组织实施的第一责任主体，核实项目相关证书是否齐备、有效以及是否满足资金拨付条件。省级发展改革部门负责汇总各市上报的项目清单，会同交通运输主管部门负责组织项目实施。

设区的市级交通运输主管部门、发展改革部门负责牵头按照本细则要求开展项目审核，重点审核项目真实性、资料完整性、项目合规性、补贴金额准确性等，负责会同海事部门实施拆船现场监管。

第十九条 船舶港所在地设区的市级交通运输主管部门、发展改革部门和省级交通运输主管部门、发展改革部门应当严格按照本细则规定的补贴范围和标准对老旧营运船舶报废更新补贴资金申请进行审核，海事管理机构负责核查报废船舶和新建船舶的所有权登记证书信息，船检机构负责核查船舶检验信息。

第二十条 船舶建造、拆解企业应当在合适点位安装网络视频监控设备，对纳入老旧营运船舶报废更新清单的船舶建造、拆解进行全过程视频监控。船舶拆解过程关键时间节点的视频监控数据应当在设区的市级交通运输主管部门存档备查。

第二十一条 各省级交通运输主管部门会同同级发展改革部门密切跟踪补贴资金的安排和实施效果，定期组织开展抽查，抽查比例不低于 5%，并对补贴资金 200 万元及以上的补贴项目加强监督管理。

第二十二条 各直属海事机构应当加强新建船舶检验质量监督。新建船舶不符合法律法规、技术规范等要求的，不得安排新建船舶补贴资金。

第二十三条 对违反本细则规定，存在以虚报、冒领等手段骗取补贴资金行为的企业、个人等，经核实情况属实的，将相关失信情况计入主体信用记录，共享至全国信用信息共享平台，并对相关责任人或单位按下列方式进行处理：

(一)申请人伪造虚假报废船舶信息，船舶报废要求落实不到位的，设区的市级交通运输主管部门应当追回已发放的补贴资金，取消该申请人申请资格，并依照《财政违法行为处罚处分条例》等相关法律法规处理。

(二)船舶建造、拆解企业协助企业和个人以虚报、冒领等手段骗取财政补贴，或未按本细则第二十条要求安装视频监控设备，对船舶建造或拆解过程进行视频监控的，禁止参与老旧营运船舶报废更新项目。

(三)对协助企业和个人以虚报、冒领等手段骗取财政补贴的行政事业单位及工作人员，按照《中华人民共和国公务员法》《中华人民共和国监察法》等法律法规移送纪检监察部门追究相关责任；涉嫌犯罪的，移送司法机关处理。

(四)设区的市级交通运输主管部门、发展改革部门对申报材料把关不严，未及时发现以虚报、冒领等手段骗取补贴资金的，取消该地区申请资格。

第二十四条 违反本细则第九条对新建新能源清洁能源船舶进行改建的，船舶检验机构不得受理检验申请。私自改建的，设区的市级交通运输主管部门应当追回已发放的补贴资金。

## 第六章 附则

第二十五条 本细则自发布之日起执行。

第二十六条 各省级交通运输主管部门、发展改革部门可依据本细则，结合实际情况制定具体实施办法并报交通运输部、国家发展改革委备案。

# 交通运输部关于加快交通运输公共数据资源开发利用的实施意见

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团交通运输厅（局、委），中国远洋海运集团、招商局集团、中国交通建设集团，部属各单位，部内各司局：

为贯彻落实中共中央办公厅、国务院办公厅《关于加快公共数据资源开发利用的意见》，加快交通运输公共数据资源高效开发利用，充分释放公共数据要素价值，提升行业治理能力和服务水平，促进行业提质增效与转型升级，提出如下实施意见。

## 一、总体要求

坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的二十大和二十届历次全会精神，以促进交通运输公共数据合规高效流通使用为主线，坚持政府指导、市场驱动、场景牵引、试点先行，强化多元协同，破除体制机制和技术障碍，持续提升交通运输公共数据资源开发利用水平，支撑交通运输数据产业发展，培育壮大交通运输领域新质生产力。到 2030 年，交通运输公共数据资源开发利用管理与技术体系更加成熟，行业高质量数据资源体系全面建成，数据融合创新应用水平显著提高，公共数据成为推动交通运输高质量发展的重要驱动力。

## 二、建立交通运输高质量数据资源体系

（一）完善公共数据资源目录。深入开展交通运输公共数据资源调查，摸清数据底数。依托政务数据目录，构建覆盖分层级、多运输方式的交通运输公共数据资源目录体系。升级完善交通运输数据资源共享交换系统，组织开展存量公共数据资源目录著录工作，建立健全目录采集、更新及发布机制，实现“一数一源”动态更新。

（二）加强公共数据资源采集与归集。依托交通基础设施数字化转型升级，运用物联网等技术提升交通基础设施及运载装备数据采集智能化水平。建立健全部省协同数据归集机制，实现行业重点数据在国家综合交通运输信息平台高效集中汇聚。以公共数据资源目录为基础，推动数据资源“按需归集、应归尽归”。

（三）提升公共数据质量。强化公共数据源头治理，开展数据质量多源校核，减少无效数据、错误数据。开展基础设施、运载工具、经营业户、从业人员、综合管理等主数据治理，推动行业主数据、资源库部省两级共建共用。加强数据质量评估，强化监督考核机制，全面提升公共数据质量。

## 三、强化交通运输公共数据资源供给

（四）持续深化政务数据共享。修订交通运输政务数据共享管理办法和共享交换系统管理规程，强化数

据共享制度约束和规范管理。完善综合交通运输政务数据共享交换机制，建立常态化政务数据共享通报制度。加强政务数据共享需求对接，围绕“高效办成一件事”、重点垂直管理业务系统对接等，完善政务数据共享责任清单，开展面向场景应用的数据共享。

（五）有序推动公共数据开放。研究制定交通运输公共数据资源开放政策，在维护国家秘密、工作秘密，保护个人信息和商业秘密，确保不危及国家安全、公共安全、经济安全、社会稳定的前提下，依法依规有序推动公共数据开放。建立交通运输公共数据开放清单及动态更新机制，优先开放与民生紧密相关、社会需求迫切的数据，提高开放数据的及时性、完整性和准确性，方便公共检索、获取和利用。

（六）规范公共数据授权运营。制定交通运输公共数据授权运营制度规则，明确授权条件、授权对象、数据范围、运营模式、运营期限、退出机制和安全管理责任等。加快推动授权运营数据向公共数据资源登记平台和交通运输数据主管部门登记，鼓励对授权数据加工形成的产品和服务进行登记。按照国家有关价格政策维护公共利益，探索行业公共数据收益分配机制，保护各参与方合法权益。建立公共数据资源授权运营情况披露机制，按规定公开授权对象、内容、范围和时限等授权运营情况，接受社会监督。

#### 四、促进交通运输公共数据应用创新

（七）深化行业数据协同应用。深入推动国家综合交通运输信息平台部省联动，促进公共数据资源跨层级、跨领域协同应用，提升交通运输管理水平和服务效能。聚焦基础设施智慧扩容、安全增效、旅客联程运输、超限治理、水上安全、物流降本增效等领域，推动数据融合、场景贯通、标准协同，支持京津冀、长三角、粤港澳大湾区以及成渝地区双城经济圈等开展数据整合共享和综合分析应用，服务区域交通运输一体化发展。

（八）推动跨行业数据融合应用。围绕服务公众出行、保通保畅、物流降本增效、多式联运、绿色低碳、金融服务等行业领域，打造一批典型示范场景，推动交通运输数据与公安、能源、旅游、卫星遥感、气象、金融保险等数据资源融合应用，服务传统产业转型升级。通过数据开放、授权运营等方式，推动交通运输公共数据与企业数据融合应用，支撑人工智能、智能驾驶、低空经济、新一代信息技术、新能源汽车等新兴产业与未来产业发展。

（九）加强数据基础服务能力建设。依托国家综合交通运输信息平台建设交通运输数据流通利用设施底座，提供统一目录标识、统一身份登记、统一接口要求等基础能力，推动行业可信数据空间建设试点，实现公共数据安全有序流动和共享应用。充分利用国家枢纽节点算力资源，加强行业高质量算力资源供给。在运行监测、安全应急、综合执法、政务服务、海事监管与服务等领域建设一批行业高质量数据集，支撑“人工智能+交通运输”应用。

（十）繁荣产业发展生态圈。分批发布场景需求和典型案例，强化公共数据供需精准对接。支持行业企业联合上下游建立创新联合体，探索建立技术共研、场景共创、收益共享的协作机制，吸引更多市场主体参与数据产品开发，丰富产品应用。研究建立交通运输数据要素型企业培育机制，加强政策支持和服务保障，激发企业创新活力和发展动力。支持交通运输领域数据产业联盟发展，凝聚行业共识，营造产业发展良好氛围。

## 五、强化数据安全保障

（十一）完善数据安全管理体系。研究制定交通运输数据安全管理制度，建立健全公共数据资源开发利用安全风险识别评估、监测预警、应急处置等数据安全规范体系，明确数据资源生产、采集存储、加工使用、产品开发及经营等过程中相关主体安全责任，开展事前、事中、事后业务规范性审查和监督管理。加强数据分类分级管理，依法依规予以保密的公共数据不予开放，严格管控未依法依规公开的原始公共数据直接进入市场。

（十二）提升数据安全保障能力。加强公共数据可信采集、加密传输、可靠存储、受控交换共享、实时分析、智能应用、销毁确认及存证溯源等环节的安全技术支撑，有效规避数据隐私泄露、违规滥用等风险。依法开展数据安全风险评估，及时排查整改风险隐患，提升数据汇聚关联风险识别和管控水平，确保公共数据资源开发利用全流程安全可控。

## 六、加强政策支持

（十三）强化资金支持。积极协调有关部门，加大对数据基础设施建设、高质量数据集建设、数据安全能力保障的资金支持力度，鼓励采购数据产品和服务。引导社会资本有序参与公共数据资源开发利用活动，强化多元渠道资金支持。

（十四）完善政策标准。建立健全交通运输行业数据管理制度，明确数据管理要求。推动数据资源标准化、规范化建设，制修订行业数据治理、数据基础设施、高质量数据集等标准规范。将公共数据资源开发利用纳入交通运输“十五五”规划，统筹推动各项任务有序开展。

（十五）增强支撑力量。推动综合交通运输数据管理与应用创新，统筹推进行业数据资源规划整合、共享开放、授权运营、开发应用及安全保障。推进数据领域科技创新平台建设，开展交通运输领域数据采集标注、可信流通、安全治理等技术攻关及应用推广。创新行业数据人才培养机制和激励机制，培育层次多样、良性流动、激励有效的专业化数据领域人才队伍。

## 七、组织实施

坚持和加强党对数据工作的全面领导。各级交通运输主管部门要加强谋划部署，压实工作责任，强化与本级数据管理部门协同联动，凝聚合力，全面提升交通运输公共数据资源开发利用工作质效。制定公共数据资源开发利用成效评估评价体系，将评价结果作为完善政策和改进管理的重要依据。发挥数据资产价值作用，加强数据资产管理。优选典型应用场景，加强经验总结和宣传推广，营造良好氛围。

交通运输部

2025年12月25日

（此件公开发布）

相关解读：[https://www.mot.gov.cn/2025zhengcejid/202601/t20260106\\_4196469.html](https://www.mot.gov.cn/2025zhengcejid/202601/t20260106_4196469.html)

- 民航局发布两项无人机强制性国家标准
- 邮政快递业明确“十五五”路线图



## 民航局发布两项无人机强制性国家标准

来源：中国民航局

日前，由中国民用航空局组织编写的《民用无人驾驶航空器实名登记和激活要求》《民用无人驾驶航空器系统运行识别规范》，经市场监管总局（国家标准委）批准发布。这两项强制性国家标准将于 2026 年 5 月 1 日起正式实施，促进产业更加安全、健康、有序地发展。

近年来，伴随我国低空经济相关产业迅速发展，民用无人驾驶航空（简称“无人机”）产业发展迅速，在推动经济结构转型升级和促进经济社会发展方面发挥着日益重要的作用。据民航局发布的《2024 年民航行业发展统计公报》，2024 年，取得无人机运行合格证的单位已有近 2 万家，注册无人机数量超过 200 万架，全年累计飞行小时在统计范围内已超过 2600 万小时，同时在空最大数量已达 2.6 万架。为进一步提升无人驾驶航空器运行的安全水平，民航局牵头制定《民用无人驾驶航空器实名登记和激活要求》和《民用无人驾驶航空器系统运行识别规范》，从源头确保民用无人驾驶航空器合法合规运行，落实国家相关法律法规对无人驾驶航空器主动报送识别信息，实现其可靠被监视的要求。

《民用无人驾驶航空器实名登记和激活要求》适用于中国境内从事飞行或相关活动的民用无人驾驶航空器的实名登记和激活管理，规定了民用无人驾驶航空器系统、生产者系统、实名登记系统在处理“登记”和“激活”等不同状态之间的关系、流程和技术要求以及测试方法，并对各系统之间的数据交互作出了统一的要求。该标准的发布实施，将规范制造人对其信息系统在实名登记激活功能方面的改造，指导民用无人驾驶航空器所有者更加便捷地完成实名登记，有利于提升国家法律法规的执行力度、保障公共安全、推动产业技术进步和国际合作等。

《民用无人驾驶航空器系统运行识别规范》规定了民用无人驾驶航空器系统应在运行全过程主动报送自身身份、位置、速度、状态等运行识别信息，从运行识别发送、通信链路传输与接收等三个方面提出详细技术要求，为民用无人驾驶航空器系统、运行识别专用接收与处理系统和运行识别信息传输设备的设计、生产、制造、检测、检验、审定和运行提供了统一技术标准。发送段规定了无人驾驶航空器系统运行识别信息的发送功能、传输内容、传输协议、更新间隔等；通信链路段规定了通信链路的传输能力、可靠性、稳定性等；接收段规定了接收与处理系统的接收能力、处理容量、运行功能等。该标准的发布实施，将为无人驾驶航空器的飞行动态监控和运行监管提供支撑，进一步提升无人驾驶航空器运行的安全水平，对强化无人驾驶航空器的飞行服务保障能力、维护飞行安全和公共安全、促进低空产业安全有序发展具有重要作用。

# 聚焦“两促进”“三提升” 建设与中国式现代化相适应的寄递物流体系

## 邮政快递业明确“十五五”路线图

“十五五”时期是基本实现社会主义现代化夯实基础、全面发力的关键时期，也是实施交通强国邮政篇战略的关键时期。面对更好服务构建全国统一大市场的重大任务，面对行业发展进入新的发展阶段的形势，面对打造具有国际竞争力的经营主体的需求，邮政快递业该如何做？2026年全国邮政工作会议给出了答案，那就是聚焦“两促进”、“三提升”，深化行业改革发展，建设与中国式现代化相适应的寄递物流体系。

### 聚焦“两促进”

会议明确，“十五五”时期，邮政工作要聚焦促进行业高质量发展、促进行业高效能治理。

会议指出，“十五五”时期，全行业要摆脱对规模和速度的传统路径依赖，将发展重心切换到质的有效提升和量的合理增长上来。前瞻性应对存量市场竞争带来的新挑战，引导企业摒弃“以价换量”旧模式，着力遏制无序非理性竞争，追求实实在在、成色更足的增长，解决好末端服务不告而投、丢失损坏的问题。注重以新需求引领新供给，以新供给创造新需求，加快培育新质生产力，着力优化业务结构、增强发展韧性、提升运行效率，实现更高质量、更可持续的发展。

会议强调，党的二十届四中全会要求，构建统一、开放、竞争、有序的市场体系，建设法治经济、信用经济，打造市场化法治化国际化一流营商环境。“十五五”时期，针对行业治理中的现实问题，必须更好发挥有为政府作用，加强政府监管，不断提升行政效能，健全法规标准政策体系，推动总部企业履行网络的统一管理责任，持续提升企业合规化水平。统筹发展和安全，有效防范化解行业重大风险。引导企业完善现代企业制度，加强自我管理自我约束，强化与末端网点共同体意识，做好快递员群体思想引领和凝聚服务工作，更好实现协同共治。

### 实现“三提升”

会议强调，“十五五”时期，全系统全行业要着力提升农村寄递服务能力水平，提升国际寄递服务能力水平，提升服务产业的能力水平。

围绕提升农村寄递服务能力水平，要注重普惠性基础性兜底性民生建设，坚持尽力而为、量力而行，坚守邮政普遍服务的公共服务属性与法定职责，积极推动服务创新、功能融合与网络开放。巩固农村寄递物流体系建设成果，整合农村末端资源，深化与农村电商协同，促进服务下得去、网络稳得住、群众用得好，畅通农产品进城和工业品下乡渠道，为服务乡村全面振兴、促进城乡融合发展提供坚实支撑。

围绕提升国际寄递服务能力水平，要加快健全国际寄递网络，重点加强“干—转—仓—配”能力建设。持续优化国际物流组织模式，强化与跨境电商、中国制造的信息协同、资源协同和业务协同，为国际产业链供应链安全畅通贡献力量。注重研判并适应国际贸易规则和海关监管政策等变化，在复杂环境中把握机遇，积极参与国际规则制定。

围绕提升服务产业的能力水平，要注重发挥行业在现代物流领域的引领作用，主动嵌入实体经济运行，积极发展供应链物流，提升响应速度和服务精度，显著增强对现代化产业体系的支撑能力。着力提升行业价值创造能力，向综合物流集成商转型，构建以智能化、绿色化、融合化为特征的发展新范式，积极推动模式创新、业务协同与链条整合，与先进制造业、现代农业、文化旅游业等深度融合、共创价值。

会议还明确了“十五五”行业发展总体目标，即：到 2030 年，邮政业规模实力持续增强，我国寄递企业品牌国际影响力持续提升；服务供给更加均衡优质，人民用邮满意度稳步提高；网络体系更加集约智能，国内国际连通性、稳定性、安全韧性有效提升；创新发展更加强劲有力，教育科技人才发展一体推进水平提升；行业治理更加精准有效，安全、绿色发展成效明显。

## 典型案例

- 【以案释法】在优先选择适用国际条约基础上，当事人可以协商具体赔偿金额
- 【以案释法】航班签转属于第三人代为履行合同而非合同权利义务的概括转移



## 胡某诉某航空控股股份有限公司航空旅客运输合同纠纷案

——在优先选择适用国际条约基础上，当事人可以协商具体赔偿金额

**关键词** 民事 航空旅客运输合同 涉外商事 国际条约适用 意思自治

### 基本案情

原告胡某诉称：胡某搭乘某航空公司航班从意大利罗马飞往中国重庆，实际延误七个多小时。根据欧盟于2004年公布的《关于航班拒载、取消或长时间延误时对旅客补偿和协助的一般规定》（以下简称欧盟261号条例）的相关规定，胡某下飞机后通过电话方式向某航空公司提出赔偿600欧元的要求，某航空公司回电话确认符合欧盟261号条例的赔偿规定，将按照当天汇率折合人民币4693元赔偿给胡某。次日，胡某按照某航空公司发来的短信及其所附链接上的要求上传了材料，但某航空公司并未按约赔付。故胡某诉至法院，要求某航空公司按照欧盟261号条例规定的标准赔偿4693元及资金占用损失。

某航空公司辩称，本案不应按欧盟261号条例进行延误赔偿，应按照该航空公司运输总条件作为赔偿依据。

法院经审理查明：2019年10月1日，胡某拟搭乘某航空控股股份有限公司（以下简称某航空公司）名下××航班从意大利罗马飞往中国重庆，该航班未准点起飞。某航空公司在延误期间提供了餐食和休息区供旅客等待。2019年10月8日，某航空公司客服人员向胡某来电称，本次航班延误满足了欧盟261号条例规定的4个小时以上、3500公里航程以上的条件，某航空公司可以赔偿每人600欧元，折算成人民币约为4693元，要求按照4693元申请补偿。胡某在电话中表示同意。客服人员告知胡某后续会发送短信到其手机上，并说明申请赔偿的流程。2019年10月9日，某航空公司向胡某出具《不正常航班证明》，证明案涉航班因飞机故障影响，导致航班延误逾七小时。同日，某航空公司向胡某手机发送短信，载明“您好！关于您2019-10-01的××航班的补偿申请我司正在处理，请通过下边的链接补充相关材料：……。”随后，胡某按照链接的要求上传了身份证件，委托书等。某航空公司并未支付赔偿金。

重庆自由贸易试验区人民法院于2020年11月11日作出（2019）渝0192民初16677号民事判决，判决被告某航空公司向原告胡某支付航班延误赔偿金4693元，并驳回胡某其他诉讼请求。宣判后，某航空公司不服，提起上诉，后申请撤回，重庆市第一中级人民法院于2021年7月19日作出（2021）渝01民终3610号民事裁定：准予某航空公司撤回上诉。

### 裁判理由

法院生效裁判认为：本案的争议焦点如下：一、本案应否优先适用国际公约？如果是，应当适用哪种国际公约；二、原、被告双方意思自治内容能否被允许。

第一，关于本案应否优先适用国际公约的问题。从国际公约的性质来看，国际公约是国家与国家之前就共同利益和对各国之间普遍认可的一般性法律原则的认可，也可以视为是国家与国家之间的意思合意，故应当优先于国内法适用。从国际公约与国内法衔接的原则来看，我国法律规定了国际条约、国内法以及国际惯例的适用规则，以履行缔约国遵守国际条约的义务。《中华人民共和国民事诉讼法通则》第一百四十二条规定：“中华人民共和国缔结或者参加的国际条约同中华人民共和国的民事法律有不同规定的，适用国际条约的规定，但中华人民共和国声明保留的条款除外。中华人民共和国法律和中华人民共和国缔结或者参加的国际条约没有规定的，可以适用国际惯例。”《中华人民共和国民用航空法》第一百八十四条也作出了与前述规定同样的规定。由此可以看出，国际条约的适用优先于国内法的适用是我国针对国际条约适用顺序的一般性规定。综上，本案应当首先适用我国参加的国际条约，国际条约中没有规定的，再适用我国法律的规定。

第二，关于本案应当适用何种国际公约的问题。我国和意大利均系华沙公约、海牙议定书以及蒙特利尔公约的缔约国，故本案还涉及适用其中哪一公约的问题。蒙特利尔公约第五十五条规定：“在下列情况下，本公约应当优先于国际航空运输所适用的任何规则：一、该项国际航空运输在本公约当事国之间履行，而这些当事国同为下列条约的当事国：（一）一九二九年十月十二日在华沙签订的《统一国际航空运输某些规则的公约》；（二）一九五五年九月二十八日订于海牙的《修订一九二九年十月十二日在华沙签订的统一国际航空运输某些规则的公约的议定书》；……。”可见，由于意大利及我国均系蒙特利尔公约的缔约国，而蒙特利尔公约中又规定了该公约的条款优先适用于华沙公约及海牙议定书，因此本案应当优先适用蒙特利尔公约。同时，蒙特利尔公约本身并没有规定允许排除其适用，反而在第四十九条规定“运输合同的任何条款和在损失发生以前达成的所有特别协议，其当事人借以违反本公约规则的，无论是选择所适用的法律还是变更有关管辖权的规则，均属无效。”因此，本案双方当事人不可通过约定排除蒙特利尔公约的适用。

第三，关于原、被告意思自治内容能否被蒙特利尔公约允许的问题。根据蒙特利尔公约的规定，某航空公司因航班延误给胡某的赔偿金额上限约为人民币 44560.61 元。蒙特利尔公约第二十七条规定：“本公约不妨碍承运人拒绝订立任何运输合同、放弃根据本公约能够获得任何抗辩理由或者制定同本公约不相抵触的条件。”即蒙特利尔公约允许当事人在不违反该公约相关规定的情况下进行意思自治。本案中，某航空公司与胡某通话时就航班延误赔偿金问题达成一致，按照欧盟条例规定的标准，由某航空公司赔偿胡某 4693 元。值得注意的是，虽然某航空公司与胡某系按照欧盟 261 号条例规定的赔偿标准协商进行赔偿，但并不代表本案将欧盟 261 号条例作为案件适用的法律。本院按照欧盟 261 号条例规定的标准进行赔偿，系在适用蒙特利尔公约规定的前提下，基于双方当事人的意思自治原则，对当事人协商一致的赔偿金额予以的确认。

## 裁判要旨

国际航空运输出发地和目的地均系华沙公约、海牙议定书以及蒙特利尔公约缔约国的，应按照蒙特利尔公约第五十五条之规定优先适用蒙特利尔公约。蒙特利尔公约不允许当事人排除其适用。但是，蒙特利尔公约允许当事人在不违反该公约相关规定的情况下对航班延误赔偿金额进行意思自治。

## 关联索引

《中华人民共和国民法典》第 10 条（本案适用的是 2009 年修正的《中华人民共和国民法通则》第 142 条）

《中华人民共和国民用航空法》第 184 条

一审：重庆自由贸易试验区人民法院（2019）渝 0192 民初 16677 号民事判决（2020 年 11 月 11 日）

二审：重庆市第一中级人民法院（2021）渝 01 民终 3610 号民事裁定（2021 年 7 月 19 日）

本案例文本已于 2024 年 3 月 8 日作出调整

## 周某诉甲航空公司等航空旅客运输合同纠纷案

——航班签转属于第三人代为履行合同而非合同权利义务的概括转移

**关键词** 民事 航空旅客运输合同 缔约承运人 实际承运人 航班签转 违约责任 损失赔偿

### 基本案情

2018年7月20日，周某通过甲航空公司官网购买了2018年12月29日上海浦东机场出发、中转深圳宝安机场、到达奥克兰国际（新西兰）机场以及2019年1月13日返程的机票，实际支付票价11,614元。依据甲航空公司向周某出具的电子客票行程单显示，第一航为2018年12月29日10:55由浦东飞往深圳由甲航空公司承运的XX7208航班，舱位为公务舱C。第二航为同日17:30分由深圳飞往奥克兰由甲航空公司承运的XX7931航班，舱位为公务舱I。后因甲航空公司取消了原10:55起飞的航班，为周某调整为16:35起飞、19时20分落地的航班，周某收到航班变动通知后致电了甲航空公司客服热线，甲航空公司客服人员回复称原10:55起飞的航班取消，但调整后的航班中转时间不够，与周某后续航班衔接不上，甲航空公司客服人员又为周某调整成由第三人乙航空公司承运的起飞时间为09:10的XX5335航班，周某同意甲航空公司对航班进行调整。

2018年12月29日当日，周某乘坐第三人乙航空公司承运的XX5335航班由上海浦东机场飞往深圳宝安机场。在办理值机手续时，周某被第三人乙航空公司告知该航班公务舱超售，如继续乘坐该航班，只能降舱乘坐经济舱座位。周某为确保后续行程成行，选择乘坐XX5335航班经济舱座位，由第三人乙航空公司出具了《电子客票非自愿降舱证明》。甲航空公司给予周某400元现金补偿，周某予以接受，并签署了《非自愿降舱补偿确认书》，确认书上载明了周某确认上述补偿方案视之对于本人在2018年12月29日乘坐XX5335航班过程中由于超售未能享有原定舱位等级座位与服务而引起或可能引起一切纠纷，包括但不限于损失赔偿、费用支出等最终解决。甲航空公司与乙航空公司以及其他航空公司之间签订有《国内航线不正常航班客票签转及结算协议》，适用于协议一方承运的航班出现不正常情况，造成旅客无法按期旅行而导致旅客非自愿变更承运人或航程，而将旅客保护至协议另一方航班上。甲航空公司依据上述协议将周某客票签转至第三人乙航空公司承运航班上，并向第三人乙航空公司支付了147.60美元的签转费用。

周某起诉请求：1.甲航空公司支付周某因上海至深圳航段乘坐的航班舱位超售造成周某降级的赔偿费人民币1,161元（以下币种同）；2.本案诉讼费由甲航空公司承担。

甲航空公司辩称，旅客被非自愿降舱非航空公司原因导致，周某来电要求改签，之后周某被非自愿降舱

是因第三人乙航空公司公务舱超售所致，非甲航空公司责任。周某要求赔偿其损失并无事实和法律依据。周某购买的机票为国内加国际段客票，国内段票价为 0 元，国际段含税总价为 11,614 元，不存在降舱的差额。第三人甲航空公司已经履行因航班变动为旅客免费签转的义务以及向第三人乙航空公司支付签转费用的义务，无需承担赔偿责任。

乙航空公司诉称，周某同意作为非自愿降舱的方式降级至经济舱，第三人乙航空公司给予了周某降舱补偿，周某签署了非自愿降舱补偿确认书，第三人乙航空公司对此开具了证明。根据国内航空业的惯例，各家航空公司之间就航班运输具有委托合作关系，第三人乙航空公司与周某之间不发生合同关系，仅仅为接受了甲航空公司的委托代为履行运输义务。

上海市浦东新区人民法院于 2019 年 8 月 16 日作出（2019）沪 0115 民初 26237 号民事判决：甲航空公司赔偿周某降舱损失 500 元。一审判决作出后，各方均未上诉，一审判决生效。

### 裁判理由

法院生效判决认为，周某因航班签转及非自愿降舱向甲航空公司提起违约赔偿之诉，涉及航空旅客运输合同承运人主体及相应违约责任承担之争议。客运合同自承运人向旅客交付客票时成立。周某购买甲航空公司的机票，双方之间建立了航空旅客运输合同关系，之后由于甲航空公司航班变动，甲航空公司将周某签转至第三人乙航空公司承运的航班。在航空运输中，航空公司取消航班后为旅客另行改签航班符合航空运输行业惯例。甲航空公司的签转行为不属于航空旅客运输合同项下权利义务的概括转移，而是由原航空旅客运输合同缔约方之外的第三人乙航空公司代替甲航空公司履行合同，为甲航空公司提供航空运输服务，即便甲航空公司与第三人乙航空公司之间就周某的客票签转进行过结算，甲航空公司作为缔约承运人，对周某仍负有约定的合同义务。第三人在代为履行运输义务过程中公务舱发生超售，进而对周某存在违约行为，因实际承运人的作为视为缔约承运人的作为，故甲航空公司对此应向周某承担违约责任。周某认为其在改乘乙航空公司航班发生超售后，因后续航班衔接时间紧迫，被迫接受降舱建议并在乙航空公司工作人员释明可另行向甲航空公司主张经济损失的情况下，签署了《非自愿降舱补偿确认书》，结合客观事实，法院对此予以采信。现有证据无法体现已向周某充分告知就此事不可再向甲航空公司主张赔偿，因此，周某接受乙航空公司 400 元的赔偿方案不应认定其已放弃了因航班签转和降舱导致的全部诉求，周某在行程结束后仍在向甲航空公司主张赔偿权利甚至起诉，也体现出周某针对超售降舱一事未放弃对甲航空公司的权利主张。故周某因第三人超售行为导致的实际损失，有权要求甲航空公司承担赔偿责任。甲航空公司作为缔约承运人，应当对合同约定的全部运输负责，承运人擅自变更运输工具而降低服务标准的，应当根据旅客的要求退票或者减收票款。甲航空公司为周某签转航班，应确保周某依合同享受的服务标准不能降低。鉴于签转后第三人代为履行过程中发生超售导致原告降舱，客观上造成服务标准降低，应视为甲航空公司未能尽到约

定的合同义务，其对周某主张的降舱损失，应予赔偿。因公务舱与经济舱之间的票价事实上存在一定差价，考虑到第三人超售已给予周某一定经济补偿，依据损失填平原则，法院酌定由甲航空公司赔偿周某降舱导致的损失 500 元。

### 裁判要旨

航班签转的性质属于由原航空旅客运输合同缔约方之外的第三人代为履行合同，而非合同权利义务的概括转移。航班签转后，缔约承运人仍应对合同约定的全部运输负责。实际承运人对旅客未按约履行的，缔约承运人应向旅客承担违约责任。旅客因航班签转遭受的损失，应遵循全面赔偿和损失填平原则，对于实际承运人已向旅客支付的赔偿款但不足以填平损失的部分，旅客主张由缔约承运人赔偿的，应予支持。

### 关联索引

《中华人民共和国民用航空法》第 137 条、第 138 条、第 139 条第 1 款

《中华人民共和国民法典》第 523 条、第 577 条、第 814 条、第 821 条（本案适用的是 1999 年 10 月 1 日施行的《中华人民共和国合同法》第 65 条、第 107 条、第 293 条、第 300 条）

一审：上海市浦东新区人民法院（2019）沪 0115 民初 26237 号民事判决（2019 年 8 月 16 日）

本案例文本已于 2024 年 2 月 26 日作出调整

**特别鸣谢：上海市律师协会现代物流专业委员会**

主任：单文亮

副主任：陈喜燕、朱丹

