



普通高等院校“十一五”规划教材



(第2版)

航空客运实用教程

HANGKONG KEYUN SHIYONG JIAOCHENG

石丽娜 周慧艳 景崇毅 主编



国防工业出版社

National Defense Industry Press

普通高等院校“十一五”规划教材

航空客运实用教程

(第2版)

石丽娜 周慧艳 景崇毅 主编

国防工业出版社

·北京·

图书在版编目(CIP)数据

航空客运实用教程/石丽娜,周慧艳,景崇毅主编.—2
版.—北京:国防工业出版社,2008.7
普通高等院校“十一五”规划教材
ISBN 978-7-118-05717-1

I.航... II.①石...②周...③景... III.航空运输:
旅客运输—高等学校—教材 IV.F560.83

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 064961 号

※

国防工业出版社 出版发行

(北京市海淀区紫竹院南路 23 号 邮政编码 100044)

腾飞印务有限公司印刷

新华书店经售

*

开本 787×1092 1/16 印张 23 字数 490 千字

2008 年 7 月第 2 版第 1 次印刷 印数 1—4000 册 定价 35.00 元

(本书如有印装错误,我社负责调换)

国防书店: (010)68428422

发行邮购: (010)68414474

发行传真: (010)68411535

发行业务: (010)68472764

前 言

航空旅客运输是航空运输生产组织的一个重要组成部分,从事旅客运输工作的部门是相对比较复杂的一个生产部门。当今社会需要能够迅速在工作岗位上应对工作的人才。因此,这就需要目前的高校教学要与实际工作紧密结合,在大学校园里就能够掌握部分工作内容。对于一个针对性非常强的专业,更是如此,这样才能使他们走出高校之后,能够立即满足市场的需要。

本书共7章。第1章为民航组织介绍,对国际和国内的民航运输组织的发展历史以及职责进行详细介绍;第2章为计算机订座系统,主要对计算机订座系统的基本概念和订座系统的简单操作指令进行介绍;第3章为旅客运输凭证,阐述了纸质客票和电子客票的含义、内容、使用;第4章为行李运输,对行李的概念、行李运费的规定、一般行李的运输规定和不正常行李运输的规定,以及行李赔偿进行详细阐述;第5章为值机和引导,主要介绍旅客的运送流程、值机工作、引导工作、旅客的不正常运输以及特殊旅客的服务;第6章为计算机离港系统,主要介绍计算机离港系统的基本概念、值机控制操作、配载平衡操作;第7章为配载平衡,详细阐述了航段配载方法、飞机重心的确定,以及载重表和平衡图的制法。

本次《航空客运实用教程》(第2版)在第1版的基础上进行了非常大的调整,特别是前5章的内容。其中,第3章的调整幅度最大,为了反映航空客运市场最新的发展状况,增加了大量的电子客票的内容;第5章的内容在结构上进行了重新调整,增加了特殊旅客服务内容。同时,在第1版的基础上,增加了更多的图片,以便使教材在使用的过程中更加形象化。

在此次编写过程中,依旧力求理论联系实际,并严格遵照国际航协的规定,同时也充分结合我国民航在实际工作中的特定要求。

本教材编写时参考了中国航协出版的培训资料和中国民航信息中心的培训资料,以及部分航空公司,特别是上海航空公司的各类规章及培训教材。因此,在本教材出版之际,我们谨向参与组织、编写工作的有关人员和部分提供资料的单位和个人表示诚挚的谢意。

本次修订版由上海工程技术大学石丽娜、周慧艳,中国民航飞行学院景崇毅负责主编,上海工程技术大学航空运输学院的魏建院长(教授)给予了极大的支持,上海工程技术大学民航运输系主任张旭副教授在本次再版过程中提供了许多建议和意见。同时,在此次修订过程中再次得到了南京航空航天大学民航学院航空客运领域的专家徐月芳副教授、中国民航大学谢泗薪教授,以及上海航空公司培训中心专职航空客运培训工作的老师支持,他们均对本书提出了宝贵的意见和建议,为本书的最后出版做出了巨大贡献。在此,向他们表示诚挚的谢意。

由于我们水平有限,教材中难免存在缺点及错误,我们真诚地希望使用本教材的师生及其他读者再次给予批评指正。

目 录

第1章 民航组织介绍	1
1.1 国际组织介绍	1
1.2 国内民航组织介绍	9
思考题	18
第2章 计算机订座系统	19
2.1 订座基本知识	19
2.2 订座系统概述	33
思考题	36
第3章 旅客运输凭证	37
3.1 客票	37
3.2 电子客票	50
3.3 客票的有效期	63
3.4 客票退票	64
3.5 客票变更	73
3.6 客票签转	79
3.7 客票换开	80
3.8 客票遗失	81
3.9 旅费证及预付票款通知	83
思考题	89
附录 3.1 运价折扣代号	90
第4章 行李运输	91
4.1 行李运输的一般规定	91
4.2 特殊行李的运输	105
4.3 行李的一般运输	109
4.4 行李不正常运输	117
4.5 行李的赔偿	147
思考题	155
附录 4.1 破损行李记录	158
附录 4.2 临时生活日用品付款单	159
附录 4.3 旅客行李索赔单	160
附录 4.4 常用电报简语	161

附录 4.5 行李电报举例	164
第 5 章 值机和引导	167
5.1 概述	167
5.2 值机	169
5.3 引导	177
5.4 误机、漏乘、错乘	183
5.5 特殊旅客服务	184
思考题	191
附录 5.1 重要旅客乘机通知书	192
附录 5.2 无成人陪伴儿童乘机申请书	193
附录 5.3 特殊服务申请书	194
第 6 章 计算机离港系统	195
6.1 计算机离港系统基础知识	195
6.2 值机控制操作	203
6.3 配载平衡操作	212
6.4 离港工作活动	242
思考题	246
第 7 章 配载平衡	247
7.1 飞机基本机型介绍	247
7.2 计算飞机的最大业务载重量的几个数据	265
7.3 计算最大业务载重量的方法	269
7.4 多航段航班各航段可用业务载重量的分配	272
7.5 实际业务载重量的配算	283
7.6 飞机重心的计算	298
7.7 配载表与平衡图的制法	310
思考题	322
附录 7.1 常用的部门二字代码	327
附录 7.2 各种机型载重表和平衡表	327

第 1 章 民航组织介绍

1.1 国际组织介绍

1.1.1 国际民航组织

国际民航组织(ICAO: International Civil Aviation Organization, www.icao.org)是协调各国有关民航经济和法律义务,并制定各种民航技术标准和航行规则的国际组织。其会徽如图 1.1 所示。

1. ICAO 的成立

国际民航组织前身为根据 1919 年《巴黎公约》成立的空中航行国际委员会(ICAN)。第二次世界大战后,为解决战后民用航空发展中的国际性问题,1944 年 11 月 1 日~12 月 7 日,52 个国家在芝加哥签订了《国际民用航空公约(芝加哥公约)》,按照公约规定成立了临时国际民航组织(PICAO)。1947 年 4 月 4 日,《国际民用航空公约》正式生效,国际民航组织也因此正式成立,总部设在加拿大魁北克省的蒙特利尔市(Montreal)。同年 5 月,国际民航组织正式成为联合国的



图 1.1 ICAO 会徽

一个专门机构。该组织的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。国际民航组织现有 190 个缔约国,共 36 个理事国,分为一类、二类和三类。一类理事国为在航空运输方面占主要地位的国家,共 11 个;二类理事国为在为国际民用航空的空中航行提供设施方面贡献最大的国家,共 12 个;三类理事国为可确保世界上各主要地域在理事会中均有代表的国家,共 13 个。

2. ICAO 的宗旨和目的

ICAO 的宗旨是保障《国际民用航空公约》的实施,开发国际航行原则和技术,促进国际航空运输的规划和发展。

根据芝加哥公约第 44 条规定,国际民航组织的宗旨和目的主要有以下几点:

- (1) 保证全世界国际民用航空安全、有效、有秩序地发展。
- (2) 鼓励发展用于世界和平目的的航空器设计技术和驾驶技能。
- (3) 鼓励发展用于国际民用航空的航路、机场和航行设施。
- (4) 发展安全、正常、有效和经济的民用航空运输,满足世界人民的要求。
- (5) 防止不合理的竞争,避免经济浪费。
- (6) 充分尊重缔约国的权利,保证享有公平经营国际航空运输业务的机会。
- (7) 避免各缔约国之间的歧视。

(8) 促进国际航空飞行安全。

(9) 促进国际民用航空运输业的全面发展。

以上 9 条共涉及国际航行和国际航空运输两个方面问题。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。两者的共同目的是保证国际民航安全、正常、有效、有序地发展。

IACO 的作用是制定和监督执行有关航空运输飞行安全和维护国际航空运输市场秩序的标准,促进发展与和平利用航空技术,以保证飞行安全,在尊重主权的基础上公平发展。

3. ICAO 的管理机构和地区办事处

国际民航组织由大会、理事会和秘书处三级框架组成。

1) 大会

大会是国际民航组织的最高权力机构。大会一般情况下每三年举行一次,遇有特殊情况时可以召开特别会议。大会期间的工作为选举理事国、审查理事会各项报告、表决年度预算、决定财务安排以及审议提交大会的各项提案等。

2) 理事会

理事会是向大会负责的常设机构,由大会选出的 33 个缔约国组成。理事会每年召开三次会议,每次会议会期约为两个月。理事会下设财务、技术合作、非法干扰、航行、新航行系统、运输、联营导航、爱德华奖 8 个委员会。每次理事会开会前,各委员会先分别开会,以便将文件、报告或问题提交理事会。理事会主席由理事会选举产生。

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。秘书处下设航空技术局、航空运输局、法律局、技术援助局、行政服务局和对外关系办公室,这些机构统一在秘书长领导下工作。此外,还有 7 个地区办事处:西非和中非区(达喀尔 DKR),欧洲区(巴黎 PAR),亚洲太平洋区(曼谷 BKK),中东区(开罗 CAI),东非和南非区(内罗毕 NBO),北美、中美和加勒比区(墨西哥城 MEX),南美区(利马 LIM)。地区办事处直接由秘书长领导,主要任务是建立和帮助缔约各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。

4. ICAO 的主要工作

国际民航组织按照《国际民用航空公约(芝加哥公约)》的授权,发展国际航行的原则和技术。近 20 年,各种新技术飞速发展,全球经济在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(Strategic Action Plan),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(Constitutional Affairs)

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:

(1) 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。

(2) 敦促更多的国家加入《国际航班过境协定》。

(3) 起草关于统一承运人赔偿责任制度的“新华沙公约”。

(4) 起草关于导航卫星服务的国际法律框架。

2) 航行(Air Navigation)

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 18 个附件有 17 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(Regional Air Navigation Planning)”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自己在国际航行中的利益,冲突和纠纷日益增多(如在南中国海空域),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(Safety Oversight Programme)

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 20 世纪 90 年代初开始实施安全监察规划,主要内容为各国在自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。这一规划在第 32 届大会上发展成为强制性的“航空安全审计计划(Safety Audit Programme)”,要求所有的缔约国必须接受国际民航组织的安全评估。

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,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(Programme for Identifying Safety Shortcomings in the Air Navigation Field)”计划。

作为航空安全的理论研究,现实施的项目有“人类因素(Human Factors)”和“防止有控飞行撞地(Prevention of Controlled Flight into Terrain)”。

4) 制止非法干扰(Aviation Security)

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(ICAO CNS/ATM Systems)

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。该系统于 20 世纪 80 年代末期由国际组织提出,其概念于 90 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(Air Transport Services Regulation)

国际民航组织在航空运输领域的重点工作为“简化手续(Facilitation)”,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”。18个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空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为,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规范和为研究服务贸易总协定对航空运输管理制度的影响。

7) 统计(Statistics)

《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,各理事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

20世纪90年代以前,在联合国发展规划署援助资金中,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,养人多,还要从项目资金中提取13%管理费,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。

5. 中国参加 ICAO 的情况

中国是国际民用航空组织的创始国之一,1944年12月9日,当时的中国政府在《芝加哥公约》上签字,并于1946年2月20日批准该公约,并于1947年当选为第二类理事国。但是1949年,中国在该组织的合法权利被剥夺。1971年,中国恢复在联合国的合法席位后,也恢复了在国际民用航空组织的合法权利,同年11月19日,国际民航组织第74届理事会通过决议,承认中华人民共和国政府为中国唯一合法的政府,驱逐了台湾国民党集团的代表。1974年2月我国决定承认《国际民用航空公约》和有关修正协议书,并自该日起参加该组织的活动,并于1974年9月在该组织第21届大会上再次当选为第二类理事国,并在蒙特利尔市设有常驻该组织理事会的中国代表处。

2004年10月2日,在国际民用航空组织的第35届大会上,选举中国为该组织第一类理事国。在当天举行的理事会第一类和第二类成员国的选举中,159个有投票权的缔

约国代表参加了投票。中国以 150 票当选第一类理事国。2007 年 9 月 22 日在加拿大蒙特利尔举行的国际民航组织第 36 届大会上,中国高票连任国际民航组织一类理事国。同时当选一类理事国的还有澳大利亚、巴西、加拿大、法国、德国、意大利、日本、俄罗斯、英国和美国等 10 个国家。

1.1.2 国际航空运输协会

国际航空运输协会简称国际航协(IATA: International Aviation Transport Association, www.iata.org)是世界上航空公司之间最大的非政府、非盈利性的一个国际性民间组织,是国际航空公司的行业协会,是全世界最有影响力的航空运输组织。在全世界近 100 个国家设有办事处,280 家会员航空公司遍及全世界 180 多个国家,承载 98% 的国际航空运输。IATA 在航空领域各方面都拥有丰富的经验,是世界航空运输安全和运营、财务管理、客货运销售和分销系统以及培训等方面的重要信息来源。IATA 为会员航空公司和航空伙伴企业提供包括财务管理、培训、货运、咨询和航行等众多方面的服务。其会徽如图 1.2 所示。

1. IATA 的成立

IATA 于 1945 年 4 月由 30 多家航空公司在古巴哈瓦那创立,在加拿大通过国会特别法案组成法人组织,总部设在蒙特利尔市,执行总部在瑞士日内瓦,在纽约、巴黎、新加坡、曼谷、内罗毕、北京设有分支机构或办事处。在瑞士的日内瓦还设有清算所。

作为航空业的象征,IATA 的使命是为整个航空运输行业服务,为航空运输业提供包括运价和班机时刻的协调、多边联运、财务及联运结算、代理人计划和其他各种与航空运输有关的专业技术服务。IATA 所制订的各项客、货运输规则已在世界航空运输中被普遍使用,大到运送旅客行李和货物的集装箱的标准和尺寸,小到旅客手中的机票和登机牌的印制,无不体现着 IATA 的标准。



图 1.2 IATA 会徽

2. IATA 的宗旨、任务与作用

IATA 的宗旨是“为了世界人民的利益,促进安全、正常而经济的航空运输”,“对于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”,“与国际民航组织以及其他国际组织通力合作”。也即:

(1) 让全世界在有安全、有规律之航空运输中受益。

(2) 增进航空贸易发展。

(3) 提供航空服务合作管道。

IATA 的任务与作用是制订国际航空客货运输价格、运载规则和运输手续,协助航空运输企业间的财务结算,执行 ICAO 所制订的国际标准和程序。

3. IATA 的管理机构和地区办事处

IATA 的最高权力机构为全体会议,每年一次,常设机构是“执行委员会”,另有 4 个常务委员会分管法律、业务、财务和技术。其下属部门包括运输部、律法部、技术部、政府和行业事务部、行业自动化和财务服务部、公共关系部。同时,IATA 内部设置 5 个业务

局,分别负责会员联络、航空培训、行业结算、航行与基础设施和人事行政事务。目前,IATA 有雇员 1700 多名,最高行政官员是理事长。

其中与航空客运息息相关的运输部主要有以下职能:

- (1) 提供协调、讨论运价的会议组织。
- (2) 为出版者和 IATA 成员提供运价资料的主要信息渠道。
- (3) 检查、考核世界范围航空公司客货物及代理人的服务。
- (4) 协调旅客货物及其代理人的培训计划。
- (5) 组织代理人销售报告及中心开账工作(BSP)。
- (6) 讨论各航空公司的航班安排问题(每年两次,计划部门)。
- (7) 在邮件运输方面,为航空运输业争取利益(万国统一联盟)。
- (8) 提高各公司对行业竞争的欺诈意识。

IATA 在安曼、圣地亚哥、新加坡、华盛顿设立了 4 个地区办事处。

4. IATA 会员

凡 ICAO 成员国的任一经营定期航班的空运企业,经其政府许可都可成为 IATA 的会员。IATA 会员分为正式会员和准会员,其中正式会员是指经营国际定期客运航班的航空公司,准会员是指只经营国内定期客运航班的航空公司。

IATA 现有会员航空公司 282 家,遍布 130 个国家和地区。在全世界定期国际航空运输业务中,IATA 会员航空公司承担了 98% 的业务量。IATA 在全世界 70 多个国家和地区设立 100 多个办事处,包括我国的北京、上海、广州、香港和台北的办事处。

为加强各个政府部门、地区行业协会和航空公司协会间的沟通,了解各国航空运输发展政策,IATA 还设置了北美、南美、欧洲、非洲、中东、南亚和太平洋、北亚 7 大地区办事处,负责各地区的政府与行业事务。协会会员所属国必须是有资格参加 ICAO 的国家。

5. IATA 的活动

1) 行业协会活动(Trade Association Activities)

以程序性会议(Procedures Conference)形式进行,所有会员航空公司必须参加。主要讨论国际性客运和货运的价格与代理、客货运输专用票据格式、行李规定运价、订座程序等问题。

2) 运价协调活动(Tariff Coordination Activities)

通过运价协调会议(Tariff Coordination Conference)方式进行,会员航空公司可以选择参加。主要讨论客票价格、货运费率与运价、代理人佣金率等问题。

以上两类活动一般通过 IATA 的运输会议进行,会议的结构图如图 1.3 所示。虽然 IATA 从组织形式上是一个航空企业的行业联盟,属非官方性质组织,但是由于世界上的大多数国家的航空公司是国家所有,即使非国有的航空公司也受到所属国政府的强力干预或控制,因此 IATA 实际上是一个半官方组织。它制订运价的活动也必须在各国政府授权下进行,它的清算所对全世界联运票价的结算是一项有助于世界空运发展的公益事业,因而 IATA 发挥着通过航空运输企业来协调和沟通政府间政策、解决实际运作困难的重要作用。

6. IATA 在中国

我国现有 17 家 IATA 会员航空公司,包括(排名不分先后)中国国际航空公司、东方



图 1.3 IATA 会议结构图

航空公司、南方航空公司、海南航空公司、上海航空公司、厦门航空公司、山东航空公司、深圳航空公司、中国货运航空公司、四川航空公司、国泰航空公司、港龙航空公司、澳门航空公司、中华航空公司、长荣航空公司、复兴航空公司、远东航空公司。

IATA 北京办事处成立于 1994 年 4 月 15 日。从最初的代理人事务办事处迅速成长为 IATA 七大地区办事处之一，主管北亚地区事务。在民航总局及中外航空公司，尤其是会员航空公司的大力支持下，IATA 北京办事处各项工作开展顺利，为本地区航空业的发展做出了巨大贡献。其部分职能能为：

- (1) 在本地区执行并推广 IATA 在全世界的政策，推广 IATA 的产品与服务。
- (2) 协调航空公司联运和收益管理服务项目在本地区，特别是在中国的开展。
- (3) 协助办理 IATA 航空公司两字代码和三字结算码的工作。
- (4) 负责中国(香港、澳门、台湾地区除外)境内的国际/国内客运销售代理人申请成为 IATA 认可代理人的资格审批和资格管理工作。
- (5) 负责中国境内的国际货运代理人申请成为 IATA 注册货运代理人的资格审批和资格管理。
- (6) 按照国际航空运输协会 810C、832 和 850 等决议条款，在中国实施“开账与结算计划”，在 6 个月内建立了 BSP，创下了世界第一的速度。
- (7) 促进中国 BSP 的全面自动化，推广电子客票。
- (8) 在中国航空货运领域，通过与 IATA 会员航空公司和其他主要机构，如货运销售代理公司、海关、货物托运人和政府有关部门的密切合作，促使本地区的航空货运市场更加安全、经济和有序地发展。
- (9) 以中国地区化培训为原则，以灵活多样的形式为中国的会员航空公司和非会员航空公司及行业内外对航空运输培训项目感兴趣的客户提供成本有效的培训。
- (10) 协助会员航空公司了解其在中国境内运行时发生的、与空中交通管制有关的、影响飞行安全事件的调查和调查结果。
- (11) 参与和支持由 IATA 组织的、与航空安全/保安有关的活动和项目。
- (12) 协助会员航空公司解决其在中国境内运行中所遇到的航行方面问题。
- (13) 向民航当局空管部门反映会员航空公司对空管规章标准、空域结构、航路和飞行程序方面的意见、需求和改进建议。

1.1.3 国际机场理事会

国际机场理事会,原名为国际机场联合协会(AACI: Airports Association Council International, www.airports.org),于1991年1月成立,1993年1月1日改为国际机场理事会。国际机场理事会是全世界所有机场的行业协会,是一个非盈利性组织,其宗旨是加强各成员与全世界民航业各个组织和机构的合作,包括政府部门、航空公司和飞机制造商等,并通过这种合作,促进建立一个安全、有效、与环境和谐的航空运输体系。其会徽如图1.4所示。

国际机场理事会成立以前,世界机场行业有三个国际性组织:国际机场经营者协会(AOCI)、国际民航机场协会(I-CAA)和西欧机场协会(WEAA)。为协调三个机场协会之间的关系,建立与各政府机构、航空公司、生产商和其他有关方面的正式联系,1970年,机场协会协调委员会(AACC)成立。1985年,WEAA解散。1991年1月,AACC与AOCI和I-CAA合并为国际机场联合协会,1993年1月正式更名为国际机场理事会。



图 1.4 AACI 会徽

AACI的发展目标为:

- (1) 保持和发展世界各地民用机场之间的合作,相互帮助。
- (2) 就各成员机场所关心的问题,明确立场,形成惯例,以“机场之声”的名义集中发布和推广这些立场和惯例。
- (3) 制定加强民航业各方面合作的政策和惯例,形成一个安全、稳定、与自然环境相适应的高效的航空运输体系,推动旅游业和货运业乃至各国和世界经济的发展。
- (4) 在信息系统、通信、基础设施、环保、金融、市场、公共关系、经营和维修等领域内交流有关提高机场管理水平的信息。
- (5) 向国际机场理事会的各地区机构提供援助,协助其实现上述目标。

AACI目前有以下5个常务委员会,就其各自范围内的专业制订有关规定和政策。

- (1) 技术和安全委员会,主要涉及:缓解空域和机场拥挤状况;未来航空航行系统;跑道物理特征;滑行道和停机坪;目视助航设备;机场设备;站坪安全和场内车辆运行;机场应急计划;消防救援;破损飞机拖移等。
- (2) 环境委员会,主要涉及:喷气式飞机、螺旋桨飞机和直升飞机的噪音检测;与噪音有关的运行限制;发动机排放物及空气污染;机场附近土地使用规划;发动机地面测试;跑道化学物质除冰;燃油储存及泼溅;除雾;鸟类控制等。
- (3) 经济委员会,主要涉及:机场收费系统;安全、噪音和旅客服务收费;用户咨询;商业用地收入及发展;高峰小时收费;硬软货币;财务统计;机场融资及所有权;纳税;各种影响经济的因素;航空公司政策变动、合并事项,航空运输协议的签署,航空业与其他高速交通方式的竞争;计算机订座系统。
- (4) 安全委员会,主要涉及:空陆侧安全;隔离区管理措施;航空安全技术;安全与设备之间的内在关系等。
- (5) 简化手续和便利旅客流程委员会,主要涉及:客、货、邮处理设备;旅客及货物的

自动化设备;对付危险物品、走私毒品的措施;设备与安全之间和内在关系等。

AACI 与其他国际性组织保持密切的往来,包括 ICAO、IATA、驾驶员协会国际联合会、国际空中交通管制员联合协会、国际商会国际航空工业联合协会等。AACI 在 ICAO 内享有观察员身份,在联合国经济理事会担任顾问。它代表并体现了全体成员的共同立场,反映了机场共同利益。

AACI 总部设在瑞士的日内瓦。

AACI 由 6 个地区分会组成:非洲地区分会,亚洲地区分会,欧洲地区分会,拉丁美洲/加勒比海地区分会,北美地区分会和太平洋地区分会。

AACI 目前拥有 169 个国家和地区的 554 名正式会员。在亚洲、太平洋地区约有 42 个国家和地区的 57 名正式会员,包括我国台湾省的机场。北京首都国际机场于 1996 年 11 月 17 日被 AACI 正式批准成为该组织的会员。

1.2 国内民航组织介绍

1.2.1 中国民用航空总局

2008 年,根据党的十七大和十七届二中全会精神,国务院机构改革,组建交通运输部,将中国民用航空总局的职责整合划入交通运输部,组建国家民用航空局,由交通运输部管理。

2008 年以前,中国民用航空总局(CAAC: Civil Aviation Administration of China)是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,根据法律和国务院的决定,在本部门的权限内,发布有关民用航空活动的规定、决定。其会徽如图 1.5 所示。



图 1.5 CAAC 会徽

1. 职能

(1) 研究并提出民航事业发展的方针、政策和战略;拟定民航法律、法规草案,经批准后监督执行;推进和指导民航行业体制改革和企业改革工作。

(2) 编制民航行业中长期发展规划;对行业实施宏观管理;负责全行业综合统计和信息化工作。

(3) 制订保障民用航空安全的方针政策和规章制度,监督管理民航行业的飞行安全和地面安全;制订航空器飞行事故和事故征候标准,按规定调查处理航空器飞行事故。

(4) 制订民用航空飞行标准及管理规章制度,对民用航空器运营人实施运行合格审定和持续监督检查,负责民用航空飞行人员、飞行签派人员的资格管理;审批机场飞行程

序和运行最低标准;管理民用航空卫生工作。

(5) 制订民用航空器适航管理标准和规章制度,负责民用航空器型号合格审定、生产许可审定、适航审查、国籍登记、维修许可审定和维修人员资格管理并持续监督检查。

(6) 制订民用航空空中交通管理标准和规章制度,编制民用航空空域规划,负责民航航路的建设和管理,对民用航空器实施空中交通管理,负责空中交通管制人员的资格管理;管理民航导航通信、航行情报和航空气象工作。

(7) 制订民用机场建设和安全运行标准及规章制度,监督管理机场建设和安全运行;审批机场总体规划,对民用机场实行使用许可管理;实施对民用机场飞行区适用性、环境保护和土地使用的行业管理。

(8) 制订民航安全保卫管理标准和规章,管理民航空防安全;监督检查防范和处置劫机、炸机预案,指导和处理非法干扰民航安全的重大事件;管理和指导机场安检、治安及消防救援工作。

(9) 制订航空运输、通用航空政策和规章制度,管理航空运输和通用航空市场;对民航企业实行经营许可管理;组织协调重要运输任务。

(10) 研究并提出民航行业价格政策及经济调节办法,监测民航待业经济效益,管理有关预算资金;审核、报批企业购买和租赁民用飞机的申请;研究并提出民航行业劳动工资政策,管理和指导直属单位劳动工资工作。

(11) 领导民航地区、自治区、直辖市管理局和管理民航直属院校等事业单位;按规定范围管理干部;组织和指导培训教育工作。

(12) 代表国家处理涉外民航事务,负责对外航空谈判、签约并监督实施,维护国家航空权益;参加国际民航组织活动及涉民航事务的政府间国际组织和多边活动;处理涉香港特别行政区及澳门、台湾地区民航事务。

(13) 负责民航党群工作和思想政治工作。

(14) 承办国务院交办的其他事项。

2. 内设机构及其职责

1) 办公厅

(1) 协助总局领导处理日常政务工作。

(2) 承办总局党委会、局务会、局长办公会和全局性工作会议;承办月安全生产会议的会务工作;负责机关部门重要会议的协调管理工作。

(3) 负责总局党委和总局领导的秘书工作;承担总局值班室工作,组织协调重大事项和突发事件的处理工作。

(4) 负责总局的公文处理工作,指导管理局公文工作;管理总局、总局党委和总局领导的印章,办理总局机关各部门和直属单位印章的颁发和缴销;管理党内文件。

(5) 负责总局领导讲话和重要文件的调研、起草工作。

(6) 组织办理全国人大、政协有关民航的提案、建议和质询。

(7) 组织总局新闻发布工作;负责政务信息工作,负责民航行政机关电子政务工作;归口管理总局展览工作。

(8) 负责总局机关机要、保密工作,对管理局和直属单位机要、保密工作实施业务领导。

(9) 管理民航档案,领导民航总局档案馆,指导管理局、直属单位档案工作和行业档案的有关工作。

(10) 负责总局机关行政管理,督促检查机关办公程序,管理总局机关卫生、绿化等工作。

(11) 负责人民来信来访接待和处理。

(12) 承担总局对外联系和接待。

(13) 负责总局机关财务和资产管理。

(14) 负责总局机关基本建设、房地产管理和住房制度改革。

(15) 负责管理总局机关后勤服务,领导总局机关服务中心和外航服务中心。

(16) 承办总局领导交办的其他事项。

2) 航空安全办公室

(1) 主要负责拟定民航安全工作规划。

(2) 综合协调管理全行业的飞行安全、空防安全和航空地面安全,组织协调行业的“系统安全”管理工作。

(3) 评估检查民航企事业单位贯彻执行保证航空安全的方针、政策、法规、安全生产责任制及命令、指令情况。

(4) 全面掌握全行业的航空安全情况,定期分析安全形势,提出安全建议,起草安全指令和安全通报。

(5) 负责拟定事故调查的法规及标准,按规定组织航空事故调查,提出预防事故的建议和措施。

(6) 负责航空安全评估人员、事故调查员的聘任、考核和培训工作。

(7) 办理安全奖励和安全责任制奖罚兑现事宜。负责民用航空安全信息工作,对外发布相关安全信息。

(8) 组织协调国际民航组织安全审计及有关航空安全方面的事务,开展民用航空安全管理和信息方面的国际交流合作。

(9) 联系国务院安全主管部门等。

3) 政策法规司

(1) 组织协调民航行业发展方针政策和重大问题的调查研究。

(2) 提出行业发展的政策建议;组织协调起草并审改政策规定。

(3) 负责行业立法工作;组织起草行业法律、法规和规章立改废草案,审改草案。

(4) 组织指导民航政府机关行政执法,负责行政执法监督和行政复议工作。

(5) 负责民航行业法律研究;提出行业法律工作规划、计划和意见。

(6) 指导行业的法律工作。

(7) 负责法律信息收集工作。

(8) 负责总局法律顾问和法律事务工作。

(9) 负责国际民航法律事务。

(10) 组织参加国际民航法律会议,组织研究、谈判、签订和向国家报批国际民航公约、条约及协定。

(11) 开展对外法律交流。