

• 民航运输业务教材 •



赖怀南 赵桂红 著

旅客运输业务教程

Lvke Yunshu Yewu Jiaocheng

中国民航出版社

旅客运输业务教程

赖怀南 赵桂红 著

中国民航出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

旅客运输业务教程/赖怀南, 赵桂红著. —北京:
中国民航出版社, 2008. 7
ISBN 978-7-80110-850-0

I. 旅…

II. ①赖… ②赵…

III. 民用航空 - 旅客运输 - 教材

IV. F560.83

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2008) 第 083800 号

责任编辑: 马瑞

旅客运输业务教程

赖怀南 赵桂红 著

出版	中国民航出版社
地址	北京市朝阳区光熙门北里甲 31 号楼 (100028)
排版	中国民航出版社照排室
印刷	北京亿隆达印刷厂
发行	中国民航出版社 (010) 64297307、64290477
开本	787 × 1092 1/16
印张	13.25
字数	270 千字
印数	3000 册
版本	2008 年 8 月第 1 版 2008 年 8 月第 1 次印刷

书号	ISBN 978-7-80110-850-0
定价	35.00 元

(如有印装错误, 本社负责调换)

前 言

今天，飞速发展的航空运输业，已经深入到社会生活的各个领域，为国民经济的发展，为人民生活水平的提高，提供着更加安全、迅速、经济和便利的服务。民航运输理论需要不断的发展和完善，理论与实践需要更加密切的结合。因此，我们编写了“民航运输业务教材”，希望奉献给读者将理论和实践相结合所得到的一系列方法。

“民航运输业务教材”分《旅客运输业务教程》和《货物运输业务教程》两种。

《旅客运输业务教程》的编写参考了国际航空运输协会、中国国际航空公司、中国南方航空公司、中国东方航空公司的业务资料 and 文件。我们努力将他们在航空运输领域的先进经验，特别是许多具有共性的，得到民航运输管理者认可的经验，引入到这本书中，再以此为媒介传播到更加广泛的领域，包括正在从事民航运输工作的人员，民航各类院校的学生，乃至社会公众。

本书的第一、六、七、八、九、十章由赖怀南编写，第二、三、四、五、十一、十二章由赵桂红编写，丁治国、罗雅涵、陈萍、彭巍为本书的编写做了大量工作。全书由赖怀南统稿。

通过多年来的运输实践工作和教学工作，以及自己认真的学习，并且在民航运输界前辈们的帮助下，我们的确积累了一些经验。但是，对于我们来说编写这本书仍然是一项非常艰苦的工程。因为我们力求使书中所涉及的全部理论和方法更加通俗易懂，更加有利于教学，更加有利于实践，这就需要全书在结构上更加合理，在语言上更加简洁。当然，另外一个原因就是笔者水平的限制。

在此，我们感谢中国民航出版社给予我们编写此书的大力支持。我们衷心希望通过这本书能为中国民航事业做出贡献。

编 者

2008 年 7 月

目 录

第一章 概述	(1)
第一节 旅客运输中承运人的责任	(1)
第二节 旅客的权利、义务和责任	(6)
第三节 旅客运输合同	(9)
第二章 客票	(12)
第一节 客票的形式	(12)
第二节 BSP 客票和电子客票	(19)
第三节 客票销售	(23)
第四节 退票	(30)
第三章 旅客订座	(35)
第一节 航班座位管理	(35)
第二节 旅客订座记录	(39)
第三节 旅客订座系统的基本操作指令	(44)
第四节 订座电报	(48)
第五节 团体旅客订座	(51)
第四章 旅客票价基础	(55)
第一节 几个重要的概念	(55)
第二节 旅客票价计算	(60)
第三节 利用 CRS 系统和 SITA 系统计算票价	(68)
第五章 国际旅客票价	(72)
第一节 单程及其最低组合	(72)
第二节 来回程和环程	(75)
第三节 开口程	(79)
第四节 混合座位等级航段票价计算	(84)
第五节 旁岔程	(86)
第六节 非 SITI 票价计算	(88)

第七节 特殊票价	(92)
第六章 旅客运输	(100)
第一节 乘机手续	(100)
第二节 办理乘机手续时对特殊情况的处理	(105)
第三节 旅客登机	(108)
第四节 旅客过站和旅客中转运输	(112)
第七章 特殊旅客运输	(114)
第一节 重要旅客	(114)
第二节 儿童	(115)
第三节 病残旅客	(118)
第四节 其他特殊旅客	(120)
第五节 特殊旅客服务电报	(124)
第八章 旅客不正常运输处理	(127)
第一节 旅客误机、漏乘和错乘的处理	(127)
第二节 航班超售的处理	(129)
第三节 旅客患病和遭受人身伤害的处理	(132)
第四节 航班延误的处理	(133)
第九章 行李运输	(137)
第一节 行李	(137)
第二节 免费行李额和逾重行李的处理	(142)
第三节 行李运输流程	(147)
第四节 特殊行李的运输	(150)
第十章 行李不正常运输处理	(154)
第一节 几种行李不正常运输情况的处理	(154)
第二节 行李损失的赔偿处理	(161)
第三节 几种常用图表	(167)
第十一章 航班配载与平衡	(171)
第一节 飞机的载量	(171)
第二节 飞机的平衡	(176)
第三节 航班配载工作	(181)
第四节 出港航班运输业务文件	(185)

第十二章 航班离港管理	(188)
第一节 离港系统	(188)
第二节 离港系统工作流程和离港控制	(191)
第三节 离港系统的作用	(196)
第四节 离港系统的现状	(199)

第一章 概 述

承运人是指以营利为目的,使用民用航空器运送旅客、行李、货物或者邮件的企业法人。为了便于理解,本书使用了承运人和航空公司的提法,在这里均指承运人。旅客是指除机组成员以外,经承运人同意在民用航空器上载运或者已经载运的任何人。确切地说,旅客就是持有有效客票,乘坐民用航空器旅行的人。承运人和旅客订立了旅客运输合同,作为承运人实现旅客从始发地到约定目的地的运输的重要凭据。

本章重点介绍在旅客运输过程中,承运人所承担的责任,旅客的权利、义务和责任,以及旅客运输合同的一般常识。

第一节 旅客运输中承运人的责任

一、承运人对于旅客死亡和遭受人身伤害的责任

《民用航空法》第一百二十四条规定: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,造成旅客人身伤亡的,承运人应当承担责任。

1. 承运人承担责任的范围是“旅客死亡和遭受的人身伤害”

《民用航空法》规定承运人承担责任的范围是旅客人身伤亡。如何理解旅客人身伤亡,这是很困难的,因为人身伤亡一词的含义比较模糊。“伤”与“亡”是两个不同的概念,两种不同的结果,在法律上不能作为一个概念使用。并且,对于“伤”而言,是指受伤、损害,还是指伤害,法律上很难认定。

另外一个问题是,承运人承担的责任是否包括精神伤害。1929年的《华沙公约》规定承运人承担责任的范围包括:旅客死亡(The Death)、旅客受伤(Wounding of a Passenger)、任何其他身体损害(Any Other Bodily Injury)。这里显然不包括旅客所受到的精神伤害。

1971年的《危地马拉议定书》规定承运人承担责任的范围包括:The Death、Personal Injury。对“Personal Injury”的理解是问题的关键,至少有一点,“Personal Injury”与“Wounding”和“Bodily Injury”不同。1974年发生在美国的“罗斯曼诉环球航空公

司”案，法院的裁决是，只有由身体伤害直接引起的精神伤害才应予以赔偿，这是较早关于对精神伤害予以赔偿的案例之一。

从《华沙公约》到《危地马拉议定书》对“承运人的责任”概念的演变，以及有关的司法案例，都说明社会越来越重视对于人所受到的精神伤害的赔偿。“Personal Injury”的意思是“个人伤害”，所以它包括身体伤害和精神伤害。

我国民法对于精神伤害的赔偿没有作出规定，但是，也没有明确加以否定。在司法实践中，应根据受害人的请求、加害人的过错程度、行为方式以及所造成的后果，来确定对于精神伤害的赔偿，从而切实保护受害人的利益。

因此，承运人承担责任的范围，应是“旅客死亡和遭受的人身伤害”。死亡的含义是失去生命；人身的含义是个人的生命、健康、行动和名誉等；伤的含义是使身体组织或者思想感情受到损害。显然，人身伤害包括精神伤害，承运人应对旅客所受到的精神伤害承担责任。

2. 承运人承担责任的原因是“事件”

能够引起民事法律关系发生、变更或者消灭的客观现象或者事实，称为民事法律事实。民事法律事实分为事件和行为两大类，事件是指与当事人意志无关的客观现象，这些事实的出现与否，是当事人无法预见或者控制的；行为是指与人的意志有关的法律事实，行为受到人的意志的支配。

1929年的《华沙公约》关于事件一词使用的是“Accident”；1971年的《危地马拉议定书》对《华沙公约》进行了修改，关于事件一词使用的是“Event”；《民用航空法》的英译本，关于事件一词使用的是“Accident”；于1999年订立的《统一国际航空运输某些规则的公约》关于事件一词，继续使用了“Accident”。“Accident”意为“意外事件”，这符合民事法律事实中关于事件的定义。

“Event”一词所表示的含义则更为广泛，包括民事法律事实中的事件和行为。所以《危地马拉议定书》中的“事件”一词，包括在航空运输过程中发生的意外事件，也包括在航空运输过程中发生的行为。例如，机组人员的不当行为给旅客造成的身体伤害。这种认识持续了很长一段时间，至今，对于《民用航空法》中“事件”一词仍然采用这种解释。

《民用航空法》采用“事件”一词是正确的，但是，对于事件的理解必须符合民事法律事实中关于事件的解释。第一，在通常情况下，事件总是被归结为不可抗力而免除有关当事人的责任，而《民用航空法》中关于旅客死亡和人身伤害的规定，要求承运人承担责任，则充分保护了旅客的权益。第二，由于行为所造成的旅客死亡和人身伤害，虽然发生在航空运输过程中，但是，应适用民法或者刑法，通过民法或者刑法来加以解决，不需要在《民用航空法》中作出规定。

3. 承运人的责任期间

承运人的责任期间包括旅客在民用航空器上的全部期间，始于旅客上民用航空器之

后，止于旅客下民用航空器之前。

承运人的责任期间还包括旅客在上民用航空器的过程中，这个过程是旅客已经办理完毕上民用航空器的手续，处于上民用航空器的区域，进行上民用航空器的活动，并由承运人所照管。

承运人的责任期间也包括旅客在下民用航空器的过程中，这个过程是旅客处于下民用航空器的区域，正在进行下民用航空器的活动，并由承运人所照管。

二、承运人对于旅客死亡和遭受人身伤害的免责条件

(1) 旅客死亡或者遭受人身伤害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。

旅客本人的健康状况与航空运输活动没有关系（承运人允许生病的旅客乘坐民用航空器），如果旅客的死亡或者遭受的人身伤害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。

但是，如果旅客的死亡或者遭受的人身伤害，部分是由于本人的健康状况造成的，部分是由“事件”造成的，那么，承运人是否应承担责任，或者减轻责任呢？例如，民用航空器在飞行途中发生剧烈颠簸造成旅客摔倒，这种结果对于普通旅客不会带来太大伤害，但是对于患有严重心脏疾病的旅客来说，可能会造成其死亡。应当认为，该名旅客的死亡是由于“事件”和旅客本人的健康状况共同造成的，即旅客的死亡并非完全由于旅客本人的健康状况所造成。所以，结合《民用航空法》关于承运人对于旅客死亡和所遭受人身伤害的责任的规定，我们认为，承运人应对此承担责任。结论是，如果旅客的死亡或者所遭受的人身伤害，并非完全由于旅客本人的健康状况所造成，承运人应承担责任。

(2) 在旅客运输过程中，经过承运人证明，旅客死亡或者遭受人身伤害是由旅客的过错造成或者促成的，应根据造成或者促成此种损失的程度，相应免除或者减轻承运人的责任。

例如，在飞机降落过程中，机组人员会多次通知旅客“系紧安全带”，飞机上的安全带指示灯会一直处于明示旅客应“系紧安全带”的状态，但是仍然会有旅客因解开安全带而摔伤的事情发生。对此，我们认为，旅客摔伤是由于旅客的过错所造成的，承运人不应承担责任。

根据以上观点，还可以引申出这样的结论，旅客以外的其他人就旅客死亡或者遭受人身伤害提出赔偿要求时，经过承运人证明，旅客死亡或者遭受人身伤害是由于旅客的过错造成或者促成的，应根据造成或者促成此种损失的程度，相应免除或者减轻承运人的责任。

当然，对上述免除或者减轻承运人责任的条件，其举证责任在承运人一方。

三、承运人对于旅客延误运输的责任

(1) 对于旅客在航空运输中因为延误所造成的损失，承运人应承担赔偿责任。

如何判定延误呢？

旅客运输合同的当事人，必须严格按照运输合同的各项条款的规定全面履行自己的义务，运输时间经特别约定并在旅客运输合同上注明的，承运人应按照约定的时间运输，如果旅客未能按照旅客运输合同中双方所约定的时间抵达目的地，应认为是延误。在旅客运输过程中，客票上通常会载明承运人与旅客双方约定的运输航班和日期，该日期应该就是旅客到达的时间，承运人不能按照该时间将旅客运抵目的地，应认为是延误。

对于承运人在班期时刻表上或者其他场所公布的时间，不应成为旅客运输合同的组成部分。班期时刻表只是承运人将自己的航线、航班，以及班期和时刻等内容，按照一定的顺序汇编成册的，是承运人向社会公众和用户介绍承运人航班飞行情况的一种业务宣传材料。因此，班期时刻表中公布的时间为预计时间，不能作为运输开始或者结束的时间。

对于承运人来说，只有在延误造成损失时才承担赔偿责任。旅客延误，可能造成损失，也可能不造成损失，如果延误但是并未造成损失，承运人就不承担赔偿责任。对此，需要旅客举证自己受到了损失，并且这种损失与延误之间有必然的联系。

这里存在一个问题，根据对《民用航空法》中关于延误造成的损失的理解，所谓延误造成的损失并未明确仅限于直接损失，也就是说不能认为承运人对延误造成的间接损失不承担赔偿责任。承运人总是认为延误的损失不应包括间接损失，这显然缺乏法律依据，最终的结果也需要法院根据具体情况进行判断。

(2) 对于延误所造成的损失，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，已经采取了一切必要措施或者不可能采取此种措施的，不承担赔偿责任。

在这里，承运人必须举证自己为了避免损失的发生，已经采取了一切必要措施，例如，航班由于机械原因发生延误，承运人将旅客安排在后面的最近的航班上运输，对于此种延误，承运人不承担赔偿责任；承运人能够举证自己不可能采取此种措施，例如，航班由于天气原因发生延误，承运人将旅客安排在次日最早的航班上运输，对于此种延误运输，承运人不承担赔偿责任。以上对承运人的免责条款，必须由承运人负责举证。

此外，在旅客运输过程中，经过承运人证明，延误的损失是由于旅客的过错造成或者促成的，应根据造成或者促成此种损失的程度，相应免除或者减轻承运人的责任。

四、赔偿责任限额

1. 赔偿责任限额

关于国内航空运输承运人的旅客赔偿责任限额由民用航空总局制订，报国务院批准

后公布执行。2006年3月28日起施行的《国内航空运输承运人赔偿责任限额规定》中规定,国内航空运输承运人对每名旅客的赔偿责任限额为人民币40万元。

关于国际航空运输承运人对每名旅客的赔偿责任限额,《民用航空法》规定对每名旅客的赔偿责任限额为16600计算单位,但是,旅客可以同承运人书面约定高于该限额的赔偿责任限额。所谓计算单位,是指国际货币基金组织规定的特别提款权。

《蒙特利尔公约》通过两步递进形式为旅客人身伤亡赔偿引进了无限制责任的概念。

第一步是不管有无过错,承运人必须对旅客的人身伤亡承担赔偿责任10万特别提款权,承运人不得免除或者限制其责任。

第二步是如果旅客的人身伤亡是由承运人的过错造成的,则承运人承担的责任无限制。但是10万特别提款权以上的赔偿责任在下述情况下可以免除:

①损失不是由于承运人或者其受雇人、代理人的过失或者其他不当行为、不作为造成的;

②损失完全是由于第三人的过失或者其他不当行为、不作为造成的。

此外,事故发生后承运人应按照国家法的要求,及时向索赔人先行付款,以应其经济需要。先行付款不构成对责任的承认,并可以从随后的损害赔偿金中抵消。此规定可以使受害旅客家属不需要通过冗长昂贵的法律诉讼就可以获得初步的赔偿,更符合现代经济的赔偿需求。

2. 在以下两种情况下,承运人的赔偿责任限额没有限制

第一种情况是,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会造成损失而轻率的作为或者不作为造成的,承运人无权援用《民用航空法》中有关赔偿责任限额的规定。

例如,由于天气原因飞机不能在目的地机场降落,航行管制部门要求机组人员在备降机场降落,但是机组人员认为自己有能力在此种天气条件下降落并予以实施,最后出现机毁人亡事件。对此,承运人的赔偿责任限额是不受《民用航空法》限制的,因为机毁人亡的主要原因是承运人明知可能会造成损失而轻率的作为。

关于承运人或者其受雇人、代理人的故意或者明知可能会造成损失而轻率的作为或者不作为的举证责任,应由旅客承担。此外,对于承运人的受雇人、代理人的作为或者不作为,还必须证明受雇人、代理人是在承运人的受雇范围或者代理范围之内行事,否则,承运人将不承担这种损失的赔偿责任。

旅客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、代理人证明他是在受雇、代理范围之内行事的,有权援用《民用航空法》中有关赔偿责任限制的规定。但是如果经过证明,航空运输中的损失是由于承运人的受雇人、代理人的故意,或者明知可能会造成损失而轻率的作为或者不作为的,不适用上述规定。

第二种情况是,在国内航空运输中,承运人同意旅客不经其出票而乘坐民用航空器的,承运人无权援用《民用航空法》中有关赔偿责任限制的规定;在国际航空运输中,

承运人同意旅客不经其出票而乘坐民用航空器的,或者客票上未依照《民用航空法》中关于客票上必须包括“旅客航程的最终目的地点、出发地点或者约定的经停地点之一不在中华人民共和国境内,依照所适用的国际航空运输公约的规定,应在客票上声明此项运输适用该公约的,客票上应载有该项声明”的规定声明的,承运人无权援用《民用航空法》中有关赔偿责任限制的规定。这是因为,客票是旅客运输合同的初步证据,不出具客票,旅客运输合同的订立就缺乏强有力的证据加以证明,必然对旅客运输纠纷的解决带来困难,对法院的审理带来不便;客票包括的契约条件等内容,规定了承运人和旅客的权利、义务和责任等内容,没有客票,当事人也就难以明确各自的权利、义务和责任。

第二节 旅客的权利、义务和责任

从世界范围来看,航空运输业飞速发展,已经深入到社会生活的各个领域,为国民经济的发展,为人民生活水平的提高,提供着更加迅速、经济和便利的服务。中国民航的发展速度更是惊人的,截止到2006年,民航运输服务已经覆盖了全国60%以上的人口。从国际民航组织和我国政府的相关统计数据来看,都很好地说明了这一事实。

航空运输事业发展的同时,旅客作为航空运输的最重要主体,也更加成熟,更加关注自己的权利、义务和责任。承运人作为航空运输的当事人,也更加理智,在不断完善自己的规章制度的同时,为旅客提供更加安全的运输服务。

一、旅客作为旅客运输合同当事人的权利

旅客是指除机组成员以外,经承运人同意在民用航空器上载运或者已经载运的任何人。确切地说,旅客就是持有有效客票,乘坐民用航空器旅行的人。

(1) 旅客有权要求承运人接受其通常、合理的运输要求。承运人不得拒绝旅客通常、合理的运输要求。

(2) 旅客有权要求承运人按照旅客运输合同的约定,或者按照法律、法规的规定履行义务。

承运人应完全、正确地履行旅客运输合同。所谓完全履行,就是全部履行,不能部分履行,部分不履行。所谓正确履行,就是履行合同必须符合法律、法规的规定和合同约定。如果承运人不能完全、正确地履行旅客运输合同,旅客有权要求承运人履行,直至解除运输合同。

例如,旅客有权要求承运人,按照旅客运输合同上的约定将自己运送到目的地,而且,承运人还应提供约定的登机服务和客舱服务。又如,承运人没有按照旅客运输合同提供运输,旅客有权终止旅客运输合同。

(3) 旅客在履行旅客运输合同规定的义务的条件下, 有权对尚未履行的运输合同进行变更。

例如, 旅客已经开始旅行, 在尚未到达目的地之前, 可以要求改变客票中未使用部分的航程、目的地、承运人、座位等级和航班。

(4) 旅客在履行旅客运输合同规定的义务的条件下, 有权终止旅客运输合同。

例如, 旅客改变旅行计划, 可以向承运人提出退票, 承运人应为旅客办理退票。

(5) 对在运输过程中发生的损失, 旅客有权要求承运人给予赔偿。

例如, 托运行李在运输过程中的毁灭、遗失、损坏或者延误, 旅客有权要求承运人给予赔偿。

(6) 对在运输过程中发生的损失, 旅客有权向承运人提起诉讼。

例如, 托运行李毁灭、遗失、损坏或者延误, 旅客有权对发生毁灭、遗失、损坏或者延误的运输区段的承运人提起诉讼。

二、旅客作为旅客运输合同当事人的义务

(1) 旅客应遵守运输始发国家、运输过程中有关国家的法律、法规。

例如, 《民用航空法》规定, 除因执行公务并按照国家规定经过批准外, 禁止旅客携带枪支、管制刀具乘坐民用航空器, 对此旅客必须严格遵守。

又如, 民用航空总局发布的《旅客、行李运输规则》中规定, 旅客不得在航空器上使用便携式收音机、电子游戏机或者包括无线电操纵的玩具和对讲机在内的发射装置。除了便携式录放机、助听器和心脏起搏器以外, 未经承运人允许, 旅客不得在航空器上使用任何其他电子设备。

(2) 旅客应遵守承运人公布的运输条件。

根据民用航空总局发布的《旅客、行李运输规则》中的规定, 承运人应按照规定制订和修改其运输条件。承运人制订的运输条件中, 明确规定了旅客与承运人之间的权利、义务和责任, 并且对社会公布。运输条件中的各项规定, 对旅客运输合同和行李运输合同的各方当事人均具有约束力, 旅客应遵守。

(3) 旅客应按照规定向承运人支付运输费用和其他一切附加费用。

(4) 旅客乘坐民用航空器, 应交验有效客票。旅客在乘坐民用航空器时不交验客票, 或者所交验的客票无效, 承运人有权拒绝旅客乘坐民用航空器。

何为有效客票? 民用航空总局制订的《旅客、行李运输规则》作出了具体规定: 其一, 客票不得涂改, 涂改后的客票无效; 其二, 客票自履行开始之日起, 一年内有效, 超过有效期的客票无效, 当然, 在特定条件下, 客票的有效期可以延长。

另外一种情况是, 客票不得转让。承运人只向持有由承运人或者其授权代理人填写的客票的旅客提供运输。如果客票不是由有权乘机者或者有权退票者出示的, 承运人可以按照规定向出示客票的人提供运输或者退款。此时, 承运人对客票的有权乘机者或者有权退票者, 不承担责任。换言之, 被转让的客票, 对有权乘机者和有权退票者而言,

是无效的。

(5) 旅客及其行李，应接受安全检查和有关主管部门的检查。

《民用航空法》是通过承运人的要求间接对旅客提出上述要求的，即承运人不得运输拒绝接受安全检查的旅客，不得违反国家法律、法规运输未经安全检查和行李。承运人从事国际航空运输的民用航空器及其所载人员和行李应接受边防、海关、检疫等主管部门的检查。换言之，旅客及其行李，应接受安全检查和政府有关主管部门的检查。

三、旅客作为旅客运输合同当事人的责任

(1) 旅客违反运输始发国家、运输过程中有关国家的法律、法规，应承担法律责任。

例如，《民用航空法》规定，禁止旅客随身携带法律、法规规定的禁运物品乘坐民用航空器；禁止旅客携带危险物品乘坐民用航空器。

旅客隐匿携带枪支、子弹、管制刀具乘坐民用航空器的，比照《刑法》第一百六十三条的规定追究刑事责任。《刑法》第一百六十三条规定，违反枪支管理规定，私藏枪支、弹药，拒不交出的，处二以下有期徒刑或者拘役。

旅客隐匿携带炸药、雷管或者其他危险品乘坐民用航空器，尚未造成严重后果的，比照《刑法》第一百六十三条的规定追究刑事责任；造成严重后果的，依照《刑法》第一百一十条的规定追究刑事责任。《刑法》第一百一十条规定，破坏交通工具、交通设备、电力煤气设备、易燃易爆设备造成严重后果的，处十年以上有期徒刑、无期徒刑或者死刑。

(2) 旅客违反运输始发国家或运输过程中有关国家的法律、法规，或者违反承运人公布的运输条件，给承运人或者承运人对之负责的其他人造成损失的，旅客应承担赔偿责任。

例如，旅客应出具运输始发国家、运输过程中有关国家的法律、法规所要求的，所有出境证明、入境证明和其他证件，旅客未遵守上述规定，造成承运人承担垫付罚金或者支付有关费用的，旅客应负责偿还承运人已经支付的上述罚金或者有关费用。又如，旅客被拒绝过境或者入境的，承运人应按照政府的命令，将旅客运回其出发地或者其他地点，旅客应向承运人支付适用的运输费用。

(3) 由于旅客的过错使承运人或者承运人对之负责的其他人遭受损失的，旅客应承担赔偿责任。

例如，由于旅客行李内装物品对他人造成伤害，或者对他人物品或者承运人财产造成损失的，旅客应赔偿承运人的损失和由此支付的费用。

第三节 旅客运输合同

一、旅客运输合同

1. 旅客运输合同的定义

旅客运输合同是承运人将旅客从始发地运到约定的目的地，旅客支付票款或者运输费用的合同。

从事公共航空运输的承运人不得拒绝旅客通常、合理的运输要求，并且应在约定期间或者合理期间内将旅客安全运输到约定的目的地。旅客应支付票款或者运输费用。

2. 由多个承运人共同完成的旅客运输合同

运输合同各方认为，几个连续运输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以数个合同订立，应视为一项不可分割的运输。

连续运输由几个承运人共同完成。

例如，旅客向 A 航空公司购买北京至拉萨的客票，旅客实际旅行路线是自北京出发至成都，乘坐 A 航空公司的航班；自成都到达拉萨，乘坐 B 航空公司的航班。两个承运人共同完成了一项旅客运输合同，该项运输为连续运输。

有些旅客运输合同包括几个航段的运输，但是全部航段是由一个承运人完成的，因此不能成为连续运输。

连续运输是一项单一业务活动，这一点必须获得运输合同各方的同意。

旅客运输合同各方，是指旅客运输合同的当事人，即旅客和各承运人均认为连续运输是一项单一业务活动。

连续运输是一项不可分割的运输。

对于连续运输，判断旅客运输合同的性质及其履行情况，不能单纯看其中某一个或者几个航段，必须将它看作是一项完整的、不可分割的运输。例如，旅客购买北京至纽约的客票，自北京至上海后，再乘坐另一个承运人的航班自上海至纽约。北京至上海的航段属于国内航段，但是不能因此认为旅客自北京至上海的运输属于国内运输。就全部运输而言，此项运输属于国际运输。

在连续运输中，旅客不会分别同所有承运人订立运输合同。但是，接受旅客、行李的每一个承运人，就其根据运输合同办理的区段作为运输合同的订约一方。

二、客票和行李票

1. 法律地位

在《民用航空法》中，客票和行李票列入“运输凭证”一节中，并在相关条款中确定其为运输合同的初步证据。

《华沙公约》中也分别规定：“在没有相反的证据时，客票是订立合同和接受承运条件的证明。”“在没有相反的证据时，行李票是行李交运和接受承运条件的证明。”证明的英文为“Evidence”。

客票和行李票不是旅客和承运人之间的运输合同，而是他们之间运输合同的初步证据，是证明。所谓初步证据，表示该证据已经具备了证据所应具备的客观性、相关性和法律性，其证明效力已经可以为法院据以认定事实、进行判决之用。但是，在出现相反的证据足以推翻初步证据时，初步证据的效力将被否定。

运输合同与运输合同的证据有着不同的法律意义。如果将客票和行李票作为运输合同，那么，当事人任何一方一般都很难提出反证来证明双方另有协议以推翻上述合同。如果将客票、行李票作为运输合同的证据，则当事人任何一方可以提出反证以推翻上述证据中的某些条款或者增加某些条款。并且，客票和行李票是由承运人预先制作的，其背面的契约条件被认为是对承运人有利的，因此，将其作为运输合同的证据，允许旅客，当然也允许承运人举证以证明相反的约定也是合理的。

正因为如此，《民用航空法》规定：“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。”“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。”

客票和行李票的法律地位之所以如此重要，还由于这样一些原因：在国内航空运输中，如果承运人同意旅客不经其出票而乘坐民用航空器的，承运人将无权援用《民用航空法》中有关赔偿责任限额的规定。在国际航空运输中，如果承运人同意旅客不经其出票而乘坐民用航空器的，或者客票上未依照《民用航空法》第一百一十条第（三）项的规定作出声明的，承运人将无权援用《民用航空法》中有关赔偿责任限额的规定。

在国内航空运输中，如果承运人载运托运行李而不出具行李票的，承运人将无权援用《民用航空法》中有关赔偿责任限额的规定。在国际航空运输中，如果承运人载运托运行李而不出具行李票的，或者行李票上未依照《民用航空法》第一百一十条第（三）项的规定作出声明的，承运人将无权援用《民用航空法》中有关赔偿责任限额的规定。

《民用航空法》第一百一十条第（三）项的全文是：旅客航程的最终目的地点、出发地点或者约定的经停地点之一不在中华人民共和国境内，依照所适用的国际航空运输公约的规定，应当在客票上声明此项运输适用该公约的，客票上应当载有该项声明。