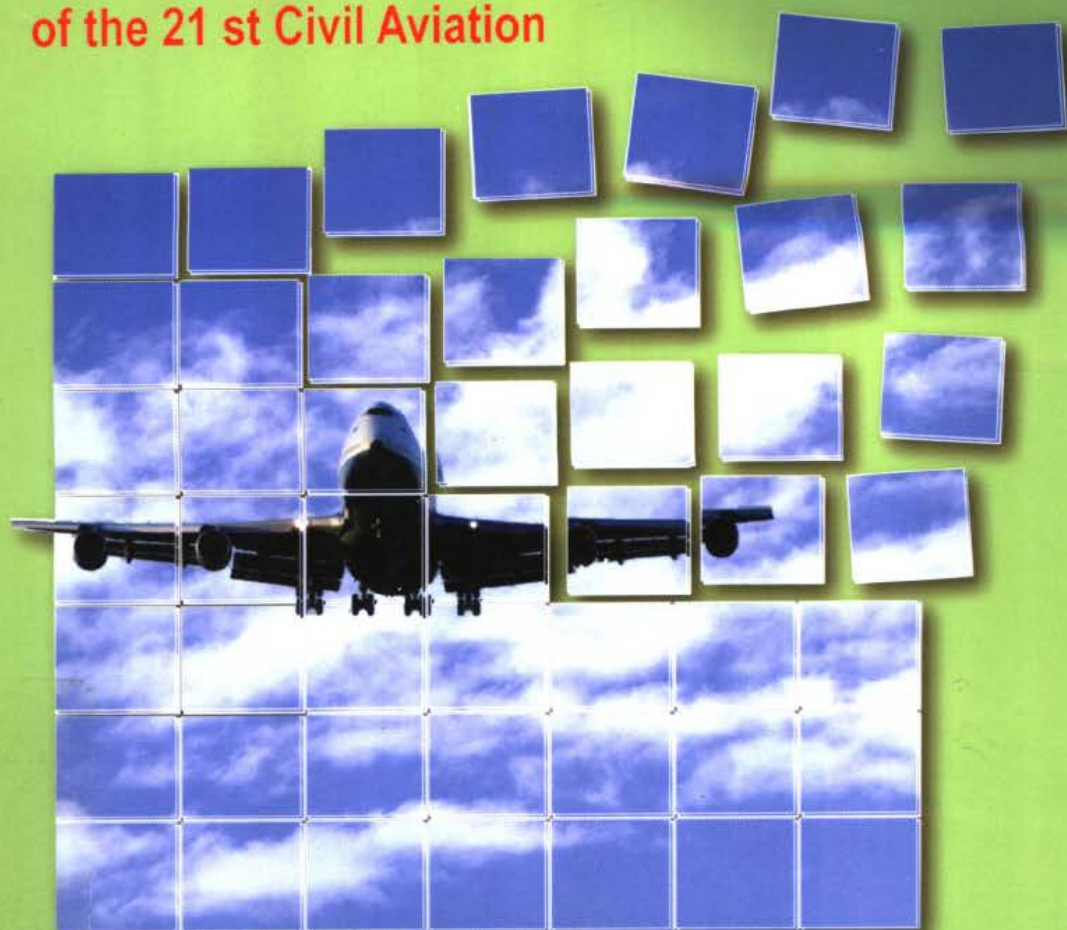


21 世纪民航高等教育系列教材

航空货物运输教程

朱沛 主编

Textbook Series of the Higher Education
of the 21 st Civil Aviation



兵器工业出版社

航空货物运输教程

朱 沛 主编

兵器工业出版社

内 容 简 介

本书为中国民用航空学院系列教材之一。本教材立足于国际通行的航空货物运输的法律、规章和业务规程,结合我国航空货物运输的规则和实践,对航空货物运输的理论和操作实务进行了较为全面的阐述。其内容主要有航空货物运输的概念、性质、特征、主体、合同、货运市场、现代物流等理论问题,以及航空货物运输的订舱、收运、发送、运价运费的计算、空运单的填制、不正常运输的处理、运输纠纷的解决、航空保险等业务操作的规则和流程。本书的编写侧重于:①现行货运法规和操作规程的介绍;②成熟的运输理论的介绍;③定性和定量分析方法的结合;④注重逻辑性和层次性。

本书可作为民航运输、商务专业学生学习的教科书,也可作为其他专业、民航从业人员和社会读者选用。

图书在版编目(CIP)数据

航空货物运输教程/朱沛主编. —北京:兵器工业出版社, 2004.2
ISBN 7-80172-176-4

I. 航... II. 朱... III. 航空运输:货物运输—教材 IV. F560.84

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2004) 第 001978 号

出版发行:兵器工业出版社
责任编辑:朱丽均
责任技编:魏丽华
邮编社址:100089 北京市海淀区车道沟 10 号
经 销:各地新华书店
印 刷:北京瑞达方舟印务有限公司
版 次:2004 年 2 月第 1 版第 1 次印刷
印 数:1—1050

封面设计:底晓娟
责任校对:全 静 王 峰
责任印制:王京华
开 本:787×1092 1/16
印 张:16.75
字 数:400 千字
定 价:38.00 元

(版权所有 翻印必究 印装有误 负责调换)

《航空货物运输教程》编写组

主 编 朱 沛

副 主 编 刘光才

编写人员（按姓氏笔画排序）

于利军 朱 沛 任新惠

刘光才 刘晓军 曹允春

前 言

世纪更替，千年晋位，进入新的世纪，中国民航货物运输也处于一个重要的转型时期。全球经济的一体化、中国加入世界贸易组织、经济贸易的持续增长、电子商务和现代物流的出现，以及我国民航经济与管理体制改革的深化等等，都给航空货物运输的发展带来了新的机遇和巨大的挑战。近年来，我国的航空货物运输和世界各地的航空货物运输一样，都在持续、稳步地增长，货运经营的战略地位也在不断提高。但总体上，与航空旅客运输以及海洋运输等方式相比还有较大的差距。成长中的中国民航货物运输事业能否抓住机遇，赶超发达国家，实现从“民航大国”到“民航强国”的世纪性飞跃，从航空货物运输的角度来说，关键是进一步深化改革，充分重视货运理论和操作规程的学习和培训，进一步提高管理水平和从业人员的素质，并研究航空货物运输市场的规则、规律，规范航空货物运输行为，为货物运输的消费者提供更科学、规范、合理、经济和安全的运输服务。为此，我们组织中国民用航空学院一批中青年学者、教授共同编写完成了这本《航空货物运输教程》，以适应教学和实践发展的需要。

本书为中国民用航空学院系列教材之一，分为基础篇和实务篇两大部分。在第一部分基础篇中，分别回顾了航空货物运输的发展过程，跟踪预测了航空货物运输未来发展的趋势与方向；探讨了航空货物运输的概念、性质、特征等理论性问题；介绍了航空货物运输的有关环节及行业组织；分析了航空货物运输各个主体及其在运输中的法律地位；并辟专章讲述了航空货物运输的市场开发以及现代物流在航空货运中的重要地位等问题。在第二部分实务篇中，从航空地理知识、运输资料、运输工具和设备入手，逐一介绍了航空货物运输的收运、发送、运价运费的计算、空运单的填制、不正常运输的处理、运输纠纷的解决以及航空保险等业务操作的规则和流程，对航空货物运输活动进行了系统、完整、全面的解剖。

在编写过程中，编者力图结合国内外航空货物运输的理论、规则和实践发展的最新成果，全面、完整地探讨和介绍了航空货物运输的基本理论和操作规程。本书的编写突出了如下三个特点：第一，将运输理论和运输实践结合在一起。航空货运的理论目前尚不成熟，该书在这方面进行了有益的探索；同时又

注重了操作规范的介绍,体现了航空货运本质上是一门操作性课程的特征。第二,货运法规和操作规程相结合。市场经济就是法制经济,随着法制建设的完善和人们维权意识的提高,法律法规的重要性日益增强。本书对货运方面的法规进行了大量的研究、探讨,相信对于人们从法律的高度从事和规范运输行为,减少运输纠纷,会大有裨益,这是本书的一个鲜明的特点。第三,定性分析和定量分析方法相结合。定性方法可使人更明白,定量方法能使对象更精确。本书主要是作为民航院校、民航运输专业学生学习的教材,也能够作为民航从业人员的培训读本和操作指南,还可以满足航空货运的理论研究的一定需求。

该书的出版,适应我国经济发展和体制改革的要求,对于加入WTO后我国航空货物运输事业的发展将会发挥良好的作用。

本书由朱沛教授担任主编,刘光才同志任副主编。参加编写的其他人员有于利军、任新惠、刘晓军、曹允春等。其中,第一章、第三章、第六章、第七章、第八章、第十三章、第十四章、第十五章由刘光才编写,第四章由朱沛执笔,第五章由任新惠执笔,第九章、第十章由曹允春编写,第十一章由于利军编写,第十二章由于利军、刘光才共同编写,第二章、第十六章由刘晓军编写。全书由朱沛总纂定稿,刘光才协助统稿而成。在编写过程中,得到民航总局、各有关航空公司、机场和专家的大力帮助和支持,在此一并表示感谢。由于航空货物运输是一门正在形成和发展的学科,具有理论尚不成熟、实践比较复杂等特点,加上编者水平有限,时间仓促,错漏之处在所难免,请各位读者或行家在阅读过程中予以批评指正。由于是行业用书,个别地方仍使用行业通用的计算单位。

编 者

2003.8

于天津滨海国际机场

目 录

第一部分 基础篇

第一章 航空货物运输概述	(3)
第一节 航空货物运输的概念和特征	(3)
第二节 航空货物运输关系	(8)
第三节 航空货物运输的历史和发展趋势	(13)
第四节 国际货物运输的相关知识	(16)
第二章 航空货物运输的行业组织	(21)
第一节 国际民用航空组织	(21)
第二节 国际航空运输协会	(24)
第三节 国际货运代理人协会	(26)
第三章 航空货物运输合同及各当事人的法律责任	(28)
第一节 航空货物运输合同	(28)
第二节 航空运输承运人及其法律责任	(37)
第三节 航空货物运输代理人及其法律责任	(40)
第四节 航空货运中间人及其法律责任	(45)
第四章 航空货运市场与市场的细分	(47)
第一节 航空货物运输市场与服务	(47)
第二节 航空货物运输市场的管理	(49)
第三节 航空货物运输市场的细分	(59)
第五章 航空货物运输与现代物流	(67)
第一节 现代物流是我国经济新的增长点	(67)
第二节 以现代物流理念管理航空货物运输	(77)

第二部分 实 务 篇

第六章 空运地理与航空货运资料简介	(89)
第一节 航空运输业务区域的划分	(89)
第二节 国家、城市、机场、航空公司相关代码	(92)
第三节 时差与运输时间	(99)
第四节 航空货运资料简介	(102)
第七章 飞机与货运设备	(108)
第一节 飞机	(108)
第二节 散装货物的限制条件	(116)
第三节 集装设备	(120)
第八章 舱位的预订与货运电报	(125)
第一节 订舱的程序	(125)
第二节 订舱的基本要求	(126)
第三节 货运电报	(130)
第九章 国际航空货物运输的业务流程	(138)
第一节 国际航空货物运输的出口业务流程	(138)
第二节 国际航空货物运输的进口业务流程	(154)
第十章 特种货物的运输	(164)
第一节 贵重货物	(164)
第二节 活体动物	(166)
第三节 尸体、骨灰	(169)
第四节 作为货物运送的行李	(171)
第五节 鲜活易腐货物	(172)
第六节 超大超重货物	(174)
第七节 外交信袋	(175)
第八节 危险物品	(175)
第十一章 航空货物运输的运价和运费	(180)
第一节 航空货物运费计算中的基本知识	(180)
第二节 航空货物运价的计算	(182)
第十二章 航空货物运输的其他费用	(196)
第一节 货运单费	(196)

第二节 垫付款和垫付费	(197)
第三节 危险品处理费	(199)
第四节 声明价值附加费	(199)
第五节 运费到付货物手续费	(202)
第十三章 航空货运单的填制与使用	(204)
第一节 航空货运单的一般规定	(204)
第二节 航空货运单的填制	(206)
第十四章 航空货物运输的变更和退运	(214)
第一节 航空货物运输的变更和退运	(214)
第二节 航空货物运输变更的处理	(215)
第十五章 航空货物运输的索赔、诉讼和仲裁	(219)
第一节 航空承运人的法律责任	(219)
第二节 索赔与诉讼	(222)
第三节 仲裁	(226)
第十六章 航空货物运输保险与理赔	(227)
第一节 保险与航空货物运输	(227)
第二节 航空货物运输险	(230)
第三节 航空货物运输战争险	(233)
第四节 航空鲜活货物运输险	(233)
第五节 航空货物运输险的保险费率	(235)
第六节 我国关于空运进口货物国内转运保险的规定	(236)
第七节 我国航空运输业的保险代理业务	(237)
第八节 航空货物运输险的索赔和理赔程序	(239)
参考文献	(241)

第一部分

基础篇

第一章 航空货物运输概述

航空货物运输自诞生至今尚不足 100 年的历史。但是航空货物运输的飞速发展，有力地带动了整个航空运输业的发展和成熟。作为一种新的货物运输方式，航空货物运输的兴起开拓了更高效的物质文明传播通道，极大地促进了世界各国贸易与经济的发展，如今已成长为一个宏大的全球经济社会基础性产业。

第一节 航空货物运输的概念和特征

一、航空货物运输的概念

运输 (Transportation) 是借助于一定的运输工具对于人或物的载运和输送。自从有了人类社会，就有了人类的劳动。人们为了自身的繁衍和发展，必需进行生产劳动，这是人类和动物区别的根本点之一。而在生产劳动的过程中，必然会发生生产工具、劳动产品以及人们自身的位置移动。这种位置的移动就是所谓的运输。

随着人类社会的不断发展，人们社会交往的逐步增加，更重要的是，商品生产和商品交换的日益频繁，使得运输业迅速发展起来。运输的总量从无到有、从少到多；运输的方式从传统的公路运输、水路运输，发展到现代的铁路运输、航空运输；运输工具也从古老的肩挑背扛，进步到目前先进的巨型海轮、喷气飞机。运输业已成为社会必不可少的物质生产部门。

在商品生产和交换的过程中，人们使用的运输方式很多，主要有公路运输、水路运输、铁路运输、航空运输等等，其中海洋运输因为运费低廉、运输量大，在所有运输方式中占居主导地位。而航空运输 (Air Transportation) 则是在 20 世纪 20 年代发展起来的，使用航空器作为运输工具把旅客或货物通过空域从一地运往另一地，从而使之发生地理位置上的转移的商业性的运输服务。因为航空运输使用了技术含量最高、速度最快的航空器进行运输，能够为旅客和货主提供快速、经济的服务，可以称之为目前世界上最先进的、最理想的现代运输方式之一。

几乎在航空旅客运输产生的同时，也开始出现了航空货物运输。航空货物运输 (Air Cargo Transportation) 是指通过航空器，把货物从一地运往另一地的空中交通运输。严格地说，这种运输还包括从货物所在地到机场之间的地面运输。经过多年的发展，航空货物运输已在国际贸易活动和航空运输业中取得了重要的地位。

二、航空货物运输的特征

交通运输业是国民经济运行的动脉系统,是国民经济发展的基础产业。航空货物运输作为交通运输业的一个重要组成部分,也对一国国民经济和贸易往来的发展发挥着重要作用。美国专家曾经指出:“航空运输体系对于国家的公众和商业来说已成为经济进步的基础。若没有该体系,国家就无法跻身于正在增长的跨国集团和市场。航空运输使数以百万计的人快速往来,使数以亿计美元的货物迅速进入国际市场。……竞争性的国内经济的增长也越来越依赖于我们的航空运输能力”。(摘自 1993 年美国“增强航空业竞争力国家委员会”报告)

与其他行业、与其他交通方式相比,航空货物运输具有一定的特质,其特质可以从社会和经济两个层面分析。

(一) 航空货物运输的社会特征

1. 公用性

就航空运输存在的目的和本身的功能而言,它是为贸易发展和社会公众提供运输服务的一个公共运输部门。

按照有关航空运输法律的规定,航空运输企业是“公共运输企业”。它必须向社会公众开放,为所有的旅客或货主提供运输服务。在航空运输企业提供其服务的过程中,应该遵守它公布的运输条件和运价,保证飞行安全和航班正常,并且应该保证为所有的旅客或货主提供的运输服务是公平的、平等的。

因为航空运输能够提供安全、快速的运输服务。所以在现代社会,航空运输不仅已逐步成为普通社会大众经常采用的客运交通方式,而且通过航空运输运送的货物越来越广泛,货主范围已扩展到广大中小企事业单位以及普通寻常百姓家,货物运输总量增长非常迅速。中国等发展中国家也在逐步体现出其公众性、普遍性。

2. 生产服务性

航空货物运输是一种特殊的商业活动,同时具有生产性和服务性。

首先,航空货物运输属于服务行业。

按照我国对国民经济产业的划分:第一产业为农业;第二产业是工业和建筑业;除此之外的其他各业属于第三产业(Tertiary Industry),又称服务行业。航空货物运输作为航空运输业的一部分,和公路运输、铁路运输、水路运输和特种运输(包括管道和索道运输等)一道构成交通运输业,从属于第三产业的流通部门。它们为物质生产部门的产、供、销各个环节提供优质和经济的商业运输服务,具有服务性的基本特征。

在国际贸易实践和世界贸易组织的划分中,国际运输是属于“服务贸易”(Service Trade)的一部分。

其次,航空货物运输又不是一个纯粹的服务部门,它是一个独立的、特殊的物质生产部门。

马克思曾指出:除了采掘业、农业和工业之外,还存在着第四个物质生产部门——那就是运输业,无论它是客运还是货运。虽然产品的总量不会因运输而增大,但是投入运输业的生产资本,会部分地由于运输工具的价值转移,部分地由于运输劳动的价值的增加,把价

值追加到所运输的产品中去。同时又指出：它又具有如下特征：它表现为生产过程在流通过程内的继续，并且为了流通过程而继续。

航空货物运输的过程也是一种物质生产过程，它作为国民经济的重要组成部分，一方面运输人员和运输工具直接创造物质财富的过程；另一方面是物质生产领域和消费领域的联系纽带，也是生产过程中的产、供、运、销四个环节的一个必经环节。离开流通，离开了货物运输，物质生产过程就无法完成，其产品也无法到达消费领域，从而无法顺利实现其使用价值。

因此，运输业是国民经济的一个特殊部门，它具有生产性，是生产性和服务性两者的结合体。当然，与其他生产部门有所不同的是，运输业并不直接生产有形的商品，也不改变商品的形态或属性，它改变的是商品的空间位置，即所运输货物在空间上的“位移”。正如马克思所说：旅客和货物是和运输工具一起运行的，而运输工具的运动，它的场所变动，就是它所进行的生产过程。

航空货物运输的产品是非实物性的，是无形的。其产品通常是用货物的运输周转量来表示的，即：

$$\text{运输周转量} = \text{物品的重量} \times \text{运输的距离}$$

其单位为吨公里。

例如：BJS（北京）至 SHA（上海），5 吨货物，1 400 公里。其运输生产的产品量为：
周转量 = 5 吨 × 1 400 公里 = 7 000 吨公里。

3. 企业性

航空运输的企业性是指航空运输企业在本质上符合一般意义上企业的特点，是独立核算，自主经营，自负盈亏，独立享有民事权利、承担民事责任的企业法人。当然，这是在历史发展的进程中逐步形成的。在航空运输发展的早期，甚至在目前大多数非发达国家，航空运输企业作为行政性垄断行业，其经营必须依赖于国家和地方政府投资和财政补贴。在市场经济条件下，随着航空技术的发展和消费水平的提高，航空运输企业的经营条件改善了，自身也在不断地发展壮大，航空运输企业开始走向了私有化、企业化的道路，逐步成为自主经营，自负盈亏的商品生产者和经营者。这也是所有航空运输企业发展的一大方向。

4. 准军事性

航空运输发展的历史表明，航空运输业历来都是国家在战争中一支重要力量，而战争的需要又极大地推动了航空技术的发展。在平时时期，则主要转向民用和商业运输，此时，航空运输就又表现出它的准军事性的特征。航空运输的准军事性体现在它的潜在军事性和军事预备性两个方面。所谓潜在军事性，是指民用航空所拥有的强大的机群、众多的机场、先进的空管设备，包括合格的空地勤人员在未来战争中的巨大军事价值。在战争时期，它们可以迅速转化为军事人员和军事设施，或者作为后勤支援的重要工具，在战斗和运输中发挥作用。所谓军事预备性，是指民用航空是国防建设的后备力量，在平时时期民用航空运输主要是从事商业运输，满足经济建设、社会交往的需要。同时，依照法律的规定，它也建立了适当的组织和制度，使得当战争来临或出现紧急状态时，可以随时听从军事部门的征调或者及时转换为战时军事运输体制。世界各国颁布的航空法对此都有明确的规定。美国《联邦航空法》第 302 条规定：“局长应与国防部和其他有关机关协商，拟出联邦航空局在战时有效地履行职责的计划。”此后，美国总统颁布第 11161 号命令，规定“联邦航空局应保持相应的

应变能力，在战时由国防部接管，成为国防部的一个部门。”

（二）航空货物运输的经济特征

现代运输包括航空货物运输、公路货物运输、铁路货物运输、水路货物运输和特种运输（包括管道和索道运输等）五大运输方式。与其他运输方式比较，航空货物运输在经济的层面上具有如下一些特征：

1. 运送速度快

航空货物运输采用飞机作为运送货物的工具，其最大的特点就是速度快。近年来随着B747，B767，A320等高性能、大容量和更快速的先进机型的不断投入使用，大大提高了货物运输的能力和货物运输的速度。现代喷气式飞机，时速都在900公里左右。总体上飞机运输大约比海轮要快20~30倍，比火车要快7~12倍。在现代社会，市场竞争激烈，市场行情瞬息万变，所谓“时间就是金钱”，对于运输距离比较远或者对时间性要求较高的货物来说，航空货物运输能够更快速地将它们运送到目的地，是增强其市场竞争力的有效手段。

2. 安全性高

与其他运输方式相比，航空运输的管理制度比较严格、完善，而且航空货物运输的运输手续简便，运输中间环节较少。因此，运输过程中发生意外损失机会也就少得多。现代喷气式运输机的飞行速度快，飞行相当平稳，商品的破损率也比较低。从这一点来看，一些对运输安全性要求较高的货物，如高精尖仪器、价高易碎品等，特别适合使用航空运输。

3. 适合运送鲜活、易腐和季节性强的商品

从速度这一特点来看，航空货物运输适合运送那些对时间性要求较高的货物。鲜活易腐和季节性强的货物，如食品、水果和报刊杂志、时装等等，其性质都比较特殊，对时间极其敏感。如果运输时间过长，就会导致货物过期、变质，或丧失销售机会，失去商品的应有价值。采用航空运输则可以争取时间，有利于货物的保鲜成活和占有市场先机。这是其他运输方式所不具备的优势。

4. 可节省包装、保险、利息等费用

从表面上看，航空运输的费用要高于其他运输方式，但是空运方式运送货物可节省不少运杂费用。例如利用航空运输运送的货物，其破损率比较低，因此包装要求也比较宽松，可减轻商品的包装费用和保险费用。航空运输快速的特征，可以缩短商品的库存期和周转期，加速资金流转的速度，可以节省商品的存储费用和利息费用。航空运输的手续简便，可以节约一些手续费用。

5. 不受地理条件的限制

航空运输的航线开辟在空中，它既可跨洋越海，又能过山逾岭，而不需建路搭桥，开凿隧道，又不需占用大量土地。这也是其他运输方式所无法比拟的优势。所以有人赞誉到：“航空运输是空中桥梁，不受高山深渊阻挡，不为江河海洋隔绝，是世界各地的联系纽带”。尤其是在发生地震、水灾、瘟疫等紧急情况时，向这些地区运送粮食、药品等物资，则非航空运输莫属。

6. 成本和运价高，运量有限

由于飞机业载量和航班数量的限制，航空运输的载运量相对比较小。租借、购买飞机、航材的花费不菲，加上世界范围的能源危机日益严重，航空燃油价格持续上涨。因此，航空

运费一直居高不下。这一点在很大程度上限制了航空货物运输的发展。

成本高、运价高是航空运输的一大弱点。尽管如此，我们要一分为二，看到它具有的优势。由于航空货物运输具有包装简便、资金回收快、资金占有时间短、杂费少等特点，综合考虑以上因素，航空货物的运输费用可能并不高于其他运输方式。在有些情况下还会略低于铁路运输、海洋运输。假如海运收费为 100 元/吨，空运收费为 400 元/吨，看起来空运收费高得多。但海运是 1 立方米按 1 吨收费，空运是 6 立方米按 1 吨收费，实际上空运的运费较低。对于古董金玉等贵重物品，空运时按千克收费，而海运采用商品价值从价 (According to value)，可能价格还高。所以，航空货物运输是其他运输方式所取代不了的。

随着新技术革命的深化和知识经济的到来，现代物质产品的发展新趋势是：产品寿命周期大大缩短；产品外型也从注重其厚、重、长、大，转向讲究短、小、薄、轻；产品的技术含量大大提高；产品的附加值增高等等。今后，适合于航空运输的商品，无论是从范围，还是从种类，都会越来越多。尽管航空货物运输在整个运输业中所占比例还不大，但它作为一种快速、方便、安全的现代化交通运输方式，在国民经济发展过程中所发挥的作用会越来越显著。

三、航空货物运输的分类

航空货物运输活动虽然只是整个航空运输的一部分，但它是一项复杂的系统工程。根据实践的需要，人们按照不同的分类标准，把航空货物运输活动划分为许多种类。

(一) 从运输的性质划分

按照运输的不同性质，人们把航空货物运输分为国内航空货物运输和国际航空货物运输。

国内航空货物运输是指运送货物时，其始发地、目的地和经停点都在中华人民共和国境内的运输。

国际航空货物运输是指运送货物时，其始发地、目的地和经停点至少有一点不在中华人民共和国境内的运输。

(二) 从运输的物品特征划分

按照所运输物品的不同特征，人们把航空货物运输分为普货运输、快件运输、特种运输等等。

普货运输：是指不具有特殊性质的一般货物的运输。

快件运输：是指托运人要求以最早航班和限定时间运送目的地，并经承运人同意受理的一种运输形式。

特种运输：包括活动物运输；鲜活易腐物品运输；贵重物品运输；化学危险品运输等。

(三) 从运输的方式划分

按照运输的不同方式，人们把航空货物运输分为班机运输、包机运输，还有集中托运、联合运输、航空快递以及货到付款、货主押运等等方式。

班机 (Scheduled Airline) 运输: 是指通过在固定航线上定期航行即有固定始发站、固定经停站和固定目的站的航班所进行的运输。

包机运输 (Chartered Carriage): 托运人为一定的目的, 包用空运企业的飞机载运货物的一种运输形式。包机运输包括整包机和包舱运输。航空承运人按照事先约定的条件和运价, 将整架飞机租借给他人, 叫整包机; 包舱运输是指承运人采取专门措施给予保证托运人所托运的货物在一定时间内单独占用飞机货舱的一种运输方式。

集中托运 (Consolidation) 是由集中托运者 (Consolidator) 将若干票单独发运、发往同一方向的货物集中起来, 作为一票货物, 一同发往同一站点的运输方式。

联合运输 (Combined Carriage) 又称陆空联运。使用飞机、火车、卡车等运输工具的联合运输方式, 简称为 TAT (Train Air Truck)。仅使用飞机和火车进行运输的联合运输方式, 简称为 TA (Train Air)。

航空快递 (Air Express) 是一种新出现的运输方式。它是由承运人 (航空公司或货代公司或快递公司) 组织专门人员, 负责把文件、样品、小包裹等快递件以最早的航班或最快的方式运送到收货人手中。目前, 航空快递有机场—机场、门—门和专人随机送货三种形式。

另外, 货主押运是指在运输过程中, 由于货物需要专人照料或监护, 由托运人派遣专人随机押运的一种运输方式; 而货到付款 (Cash on Delivery) 则是货物先予运输, 运输费用在目的地支付的一种运输方式。

第二节 航空货物运输关系

一、航空货物运输关系

航空货物运输是一项特定的经济活动。它是由特定的运输主体、运输客体和运输内容三大部分相互联系、相互依存而构成的特定的航空货物运输关系。

(一) 航空货物运输活动的主体 (Body)

航空货物运输活动的主体是指航空货物运输活动的当事人或者参与者。按照各国《航空法》的规定和航空货物运输的实践, 航空货物运输活动的主体主要是本国或外国的航空运输企业 (也就是通常所说的航空公司) 和货物的托运人或收货人。

本国的航空运输企业是本国航空货物运输活动的当然主体。一国的航空运输活动, 基本上是由本国的航空运输企业承担。要获得航空货物运输活动的主体资格一般必须具备下列条件:

- (1) 有与所经营航空货物运输业务相适应的、持有民航主管机关颁发的执照的空勤人员、航空器维修人员, 有必要的经营管理人员。
- (2) 有经民航主管机关登记注册、发给适航证件的航空器。
- (3) 有必需的经营资金。
- (4) 所使用的机场能够保证运营安全。