

民航学校运输专业统编教材(试用本)

民航国际旅客运输

(主编 江楠)

Civil
Aviation
International
Passenger
Service

民航学校运输专业教材编写组

民航运输专业统编教材

民航国际旅客运输

江楠 张辉 编

民航北京中等专业学校

前 言

《民航国际旅客运输》一书是民航中等专业学校运输专业统编教材之一。

本教材根据《民航国际旅客运输》教学大纲要求编写。教学时数 120 学时。教材内容包括：国际客运销售、机场旅客运送及相关知识。离港系统正在变更中，暂不列入此教材中。

作者在编写中力求理论联系实际。既遵照国际航协的规则，也结合中国民航实际工作要求。

本教材编写时参考了部分民航干部管理学院田保华同志所编《国际航空旅客运输》及民航学院同类教材；参考了国际航协各类培训教材及国航各类规章及教材，在此一并致谢。

本教材由江楠和张辉编写。民航上海中专张辉编写第一章至第七章，民航北京中专江楠编写第八章至第十五章，并由民航北京中专负责全书的编写及印刷、校定工作。

科教司于一九九六年二月组织各航空公司及民航院校有关人员进行了初审。参加本教材审定的有国航的关超和张陆陆、南航的李慧涛。关超同志主审机场旅客运送部分，张陆陆同志主审国际销售部分。南方航空公司的李慧涛对本书提出了宝贵意见。

民航北京中专校长王长山同志对全书进行了最终审定，并对通篇文字进行了修改。

由于我们水平有限，教材中缺点及错误在所难免，我们真诚地希望使用本教材的师生及其他读者给予批评指正。

编 者

一九九六年三月

出版说明

民航学校运输专业统编教材(试用本)经过近两年的努力,现在和读者见面了。

民航学校运输专业统编教材(试用本)共八本。其中《民航国内旅客运输》和《民航国内货物运输》由民航广州中专主编,《民航国际货物运输》、《飞机的载重与平衡》和《民航行李运输》由民航上海中专主编,《民航旅客定座》、《民航国际旅客运输》和《民航国际结算》由民航北京中专主编。

民航学校运输专业统编教材(试用本)是根据民航中等专业学校民航运输专业教材计划、教学大纲的要求组织编写的。经过内容选择可作为技工学校的教材使用,同时也可作为民航运输人员职业培训和空运企业运输人员、销售代理人员学习基础业务知识的参考用书。本套教材的出版将使运输专业课程的教学更加规范统一。

民航学校运输专业统编教材(试用本)由民航总局科教司教材编审委员会组织编审,经中国东方航空公司、中国国际航空公司、中国南方航空公司以及中国民航国际结算中心有关专家认真审阅,将在民航学校试用后,再行修改并组织复审,作为统编教材正式出版。我们真诚地希望各使用单位及广大读者对本套教材提出宝贵意见及建议,使之更加成熟和完善。

虽然本套教材在编写过程中已充分注意到各部分内容符合当前生产实际,由于民航事业发展迅速,各单位还应根据实际情况对时限性较强的内容进行更新和补充。

在本套教材编写的组织实施过程中,民航上海中专张则诚校长作了大量工作,中国民航学院朱沛、民航管理干部学院田保华、原中国东方航空公司李建平、中国民航国际结算中心高金才等同志对本套教材的编写工作提出了许多指导性意见,在此一并表示衷心的感谢。

民航学校运输专业教材编写组

一九九六年三月

目 录

第一章 国际组织	1
第一节 国际航空运输协会	1
第二节 国际民航组织	2
第三节 其他国际组织	2
第二章 国际航空法	4
第一节 芝加哥公约	4
第二节 双边协议	4
第三节 华沙公约	4
第三章 航空地理	6
第一节 IATA 的世界分区	6
第二节 世界时区	7
第四章 资料介绍	10
第一节 航班资料	10
第二节 运价资料	10
第三节 旅行资料	11
第五章 专业术语及定义	12
第一节 常用专业术语简介	12
第二节 国际航程分类	16
第三节 国际客票销售代号	17
第六章 国际运价的分类及使用	19
第一节 国际运价的制定依据	19
第二节 国际运价的使用	19
第三节 国际运价的种类	20
第七章 国际运价的计算及运用	21
第一节 中途分程点和转机点	21
第二节 公布直达运价	21
第三节 指定航程	23
第四节 里程制的应用及计算	26
第五节 中间较高点运价检查	33
第六节 单程回折检查	37

第七节	含地面运输段航程	41
第八节	旁岔程	46
第九节	方向性检查	49
第十节	单程直达运价检查	52
第十一节	单程 COM 检查	54
第十二节	Add-on 比例运价	56
第十三节	最低组合运价	57
第十四节	来回程	59
第十五节	环程	61
第十六节	环球程	63
第十七节	缺口程	65
第十八节	混合等级运价计算	66
第十九节	特殊运价的使用	68
第八章	售票	72
第一节	旅客客票	72
第二节	售票	82
第三节	旅费证	84
第四节	预付票款通知	90
第九章	特殊国际旅客运输	98
第一节	一般规则	98
第二节	无成人陪伴儿童	99
第三节	病残旅客	103
第四节	孕妇	107
第五节	盲人旅客	108
第六节	犯人	110
第七节	酒醉旅客	111
第八节	重要旅客	111
第九节	超售旅客	113
第十节	候补旅客	113
第十一节	临时拉卸旅客	114
第十二节	中转旅客	116
第十三节	外交信使	116
第十四节	团体旅客	117
第十章	客票的变更	118
第一节	改变承运人的签字	118
第二节	改变座位等级	120
第三节	换票	122
第十一章	行李运输	128

第一节	行李牌	129
第二节	行李的收运	135
第三节	计重行李	137
第四节	计件行李	141
第五节	旅客携带的小动物	143
第六节	滑雪器具和高尔夫球器具	144
第七节	额外占座行李及其他物品	145
第八节	行李的运送	146
第九节	联程行李	146
第十二章	办理乘机手续	148
第一节	国际离港	148
第二节	座位安排	149
第三节	航班中断飞行	150
第十三章	电报	152
第一节	电报组成	152
第二节	固定格式电报	154
第三节	自由格式电报	157
第十四章	退票和遗失客票	159
第一节	退票	159
第二节	遗失客票	160
第十五章	护照和签证	165
第一节	护照	165
第二节	签证	166
附录:		
附录一		168
附录二		174
附录三		176
附录四		178

第一章 国际组织

本章中所介绍的国际组织,主要是指与民用航空运输有密切关系的国际性组织机构,属于专门性组织,包括政府间组织和非政府间组织(即民间机构)。

第一节 国际航空运输协会(IATA)

一、历史及组织机构:

国际航空运输协会(INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION)是世界航空公司之间的最大的民间国际组织。该协会于1945年12月8日正式成立,总部设在加拿大蒙特利尔,执行总部设在瑞士日内瓦。

协会的组织机构为大会,执行委员会,业务会议和协会理事长。

二、国际航空运输协会的宗旨:

1. 促进航空运输正常、经济地发展,保护世界人民的利益,推动航空商业活动,并研究与之相关的问题。

2. 为直接或间接从事国际航空运输业务的航空运输企业提供协作途径。

3. 与国际民航组织和国际组织合作。

三、国际航空运输协会的性质及成员:

这一民间组织最突出的性质即是全球最大的航空公司之间的协会,属于民间机构。

参加这一组织的成员必须是开辟定期航班业务的航空公司。协会会员按所开辟业务分为两类,即开辟定期国际航班的公司为正式会员,开辟定期国内航班的公司为准会员。目前,加入该协会的公司有200多家。我国有东航、国航和南航三家公司1993年7月加入了该组织,并成为正式会员。

四、国际航空运输协会主要活动:

国际航空运输协会主要从事与航空运输密切相关的活动,主要包括运输委员会、技术、财务、法律委员会。

1. 运输委员会的一项主要工作为运价协调,运价协调主要通过每次不定期召开的运价协调会议(Tariff Coordination Conference),协调在执行运价过程中所遇到的纠纷与问题。

2. 财物委员会的一项主要工作为国际结算,国际航空运输协会通过在瑞士日内瓦成立的国际清算所(Clearing House),结算发生在双边和多边的债权和债务,从而使国际结算变得简捷、准确。

3. 国际航空运输协会通过设定危险货物运输部(Dangerous Goods Board)研究并简化了国际民航组织国际航空运输相关的危险货物运输规定,要求发生在国际运输中的危险货物运输有章可循。

第二节 国际民航组织 (ICAO)

一、历史及组织机构:

国际民用航空组织(ICAO)英文全称:International Civil Aviation Organization,是依据1944年12月7日在芝加哥签订的《国际民用航空公约》的规定而建立的,并于1947年4月4日该公约生效而正式成立的。组织总部设在加拿大蒙特利尔市。组织机构分为三级,即大会、理事会和秘书处。

二、ICAO的主要职责:

1. 统一国际民航技术标准和国际航路上的工作制度。
2. 制订国际航空法律。
3. 向各国提供技术援助。
4. 管理国际民航运输的发展状况。
5. 控制公海上的航行设备。

三、ICAO性质及成员概况:

国际民航组织的性质是政府间的国际组织,是联合国下属专门机构。因此参加这一组织的成员必须是主权国家的政府。中国在1971年加入联合国后,同时加入了国际民用航空组织。

四、ICAO主要活动:

国际民航组织每年召开年会,讲座与国际民航发展相关的事宜。制订并修改航空法律;制订并修改国际航空的安全技术标准,从而保证民航运输得以安全、正常、有序地发展。

第三节 其它国际组织 (UFTAA)

Universal Federation of Travel Agents Association

世界旅行协会联合会是世界旅行社的行业协会,成立于1966年。它的成员为各国旅行行业的旅行社协会。它是一个民间机构,参加该组织成员为各国旅行社协会。总部设在摩纳哥。它的组织机构为分三级,即大会、理事会和执行委员会。

它的宗旨为:

1. 加强各国旅行协会间的联系。
2. 作为全球旅游业专业水准的最高代表。
3. 保障旅游业在经济和社会领域中的发展。
4. 使旅游业在社会经济中占有应有的位置。

复习思考题:

1. 国际民航组织的英文全称及缩写? 性质? 成员? 总部所在地?
2. 国际航协的英文全称及缩写? 性质? 成员资格及分类? 总部所在地?
3. 国际航协的宗旨是什么?
4. 国际旅行协会联合会的性质及宗旨是什么?

第二章 国际航空法 AIR LAW

本章粗浅地介绍与国际旅客运输有密切关系的航空法律。

第一节 芝加哥公约

芝加哥公约的全称为 1944 年 12 月 7 日芝加哥《国际民用航空公约》，其中一项主要内容规定国际空中飞行的五种自由权(Freedom)

第一为不降停而飞越其领空的权力。

第二为在其领土作技术性经停的权力。

第三为卸下来自航空器所属国家，货、邮、行的权力。

第四为装载前往航空器所属国领土的客、货、邮、行的权力。

第五为装载前往或来自任何其他缔约国领土的客、货、邮、行的权力。

第二节 双边协议

所谓双边协议是两国政府或两个航空公司之间签订的某种特殊的排他的协议。该协议所规定的条款只在签订双方执行，任何第三方均不可参与此双边协议的活动。最常规的双边协议为“协议运价”，该运价有别于一般的普通运价和特殊运价。它规定的承运人只是签订双边协议的公司，任何第三方航空公司均无权享有此项特权，即协议运价客票不可被第三方航空公司接受，具有严格的排他性。

第三节 华沙公约

华沙公约签订于 1929 年 10 月 12 日。于 1933 年 2 月 13 日生效，全称“统一国际航空运输某些规则的公约”，是国际上第一部重要的航空法。

该法律主要阐明了承运人在遇有旅客伤害事故时的赔偿责任，主要包括：

1. 根据 1955 年在海牙修改的华沙公约规定，承运人对每一旅客所负的责任以二十五万金法郎或其他等值货币（约为二万美元）为限。

2. 如果国际运输中有任一地点在美国，则承运人同意对每一旅客死亡，受伤或其他伤重，负责任限额，包括法律费和诉讼费应为七万五千美元。

3. 规定国际运输中旅客交运行李的丢失、破损最高赔偿款为每公斤 250 金法郎, 约等于 20 美元。

复习思考题:

1. 芝加哥公约所规定的五种空中自由权分别是什么?
2. 何为双边协议? 协议中任何一方是否可将协议条款交给第三方实施?
3. 华沙公约的主要内容是什么?

第三章 航空地理 AEROGEOGRAPHY

航空地理是区别于普通地理的知识结构,因此本章着重从航空角度,以航空为中心阐述地理知识在航空运输中的运用。

第一节 IATA 的世界分区

一、全球及东、西半球的划分:

地球可划分为东、西两半球,它是由经线进行划分的。东半球是指从西经 20 度起至东经 160 度的半球。西半球是指从东经 160 度起至西经 20 度的半球。

东半球包括亚洲、非洲、欧洲及大洋洲。

西半球包括南、北美洲。

二、IATA 的三大区:

IATA 为了制定规则和贯彻规则的需要将世界分为三大区域,称为国际航协会议区: Traffic Conference Area 简称 TC1、TC2、TC3. 对三大区的了解是正确计算国际运价的需要。

1. 一区指南北美洲大陆及其邻近的岛屿,它包括: 格陵兰、百慕大、西印度、美加勒比群岛、夏威夷群岛。

2. 二区指欧洲(与普通地理上欧洲不同), 非洲、及其邻近岛屿、亚松林半岛及亚乌拉尔山以西部分, 包括伊朗。

3. 三区指亚洲和大洋洲地区, 除一区以外的太平洋地区, 除二区已经包括的亚洲部分。

三、各主要分区及主要国家和主要城市:

IATA 除了将全球分为三大会议区以外, 还根据运价计算和规则运用的目的在三大区中划分各个分区。本章所介绍的分区以与我国联系较广的分区为主。介绍的国家及主要城市则以现今和中国民航能开通航线的主要城市。

1. 一区:

(1) 美国大陆: 指美国本土 48 个联邦州和哥伦比亚特区。

(2) 全美国: 指美国 50 个联邦州, 即指除了本土 48 个州以外, 还包括海外两个州——夏威夷和阿拉斯加州, 以及美国的其它海外领土。

(3) 南大西洋地区: 指南美五个国家, 包括: 阿根廷、巴西、智利、乌拉圭和巴拉圭。

2. 二区:

(1) 欧洲: IATA 的欧洲除了地理上所讲述的欧洲之外, 还包括亚洲的土耳其和北非的摩洛哥、阿尔及利亚和突尼斯。

(2) 中东: 由四部分构成, 有: 西亚的伊朗和伊拉克; 阿拉伯半岛国家; 北非的埃及和苏丹; 地中海中的岛国—塞浦路斯。

(3) 斯堪的那维亚: 指北欧的三国, 即挪威、瑞典和丹麦。

3. 三区:

(1) 南亚次大陆: 指喜马拉雅山以南, 印度洋以北, 二、三区分界线以东的八个国家。它们是: 阿富汗、巴基斯坦、印度、孟加拉国、尼泊尔、不丹、斯里兰卡和马尔代夫。

(2) 日本和朝鲜(包括南、北朝鲜)地区。

(3) 东南亚: 文莱、缅甸、关岛、香港、印度尼西亚、柬埔寨、老挝、马来西亚、菲律宾、新加坡、台湾、泰国、越南都属于东南分区, 主要应说明中国、蒙古及二、三区分界线以东的俄罗斯也属于东南亚分区。

(4) 西南太平洋: 指大洋洲地区, 包括澳大利亚、新西兰、巴布亚新几内亚及周围岛屿。

4. 世界主要国家及主要城市:

(1) 一区中我国通航国家为北美的加拿大和美国。主要通航城市为温哥华、多伦多、旧金山、西雅图、洛杉矶、芝加哥和纽约。

(2) 二区中我国通航国家主要为欧洲国家, 也有少数中东和非洲国家。它们是: 英国、法国、比利时、西班牙、瑞士、奥地利、瑞典、埃及、以色列、土耳其和埃塞俄比亚。主要城市有: 伦敦、巴黎、法兰克福、哥本哈根、斯德哥尔摩、柏林、马德里、苏黎士、开罗等。

(3) 三区我国通航国家主要为亚洲国家, 它们包括日本、朝鲜、韩国、越南、马来西亚、新加坡、印尼、澳大利亚等。主要城市有: 东京、大阪、福冈、长崎、汉城、新加坡、悉尼、雅加达等。

四、航程的合理安排:

航程的合理安排是建立在对航空地理充分了解的基础上并从维护本国和本公司的利益为准则的。

例: 有一旅客欲往巴西圣保罗, 可选择的航线有:

1. 北京 CA 香港 CX 圣保罗

2. 北京 CA 旧金山 UA 圣保罗

对比上述两种航线, 虽然都可以满足旅客的需求, 但从有利于本国和本公司的观点出发, 我们应选择 2 号航线, 因为 2 号线中有 60% 的航程属于中国民航承运, 可为中国民航赢得较大利益。

第二节 世界时区

一、世界时区及时差:

由于太阳照射至地球的角度不同,同时由于太阳的公转和地球的自转而形成了一年四季及一天的24小时,24小时之中又分为白昼与黑夜,又由于世界各地各处的经度和纬度不同,因此在不同时刻各地的时间也不同。由此,人类发明将全球为分东、西经180度,把全球分为24个时区,每个时区的间隔为1小时,以0度经线穿过地区为0时区,即格林威治时间(世界标准时)。0时区以东为东时区,时间早于0时区;0时区以西为西时区,时间晚于0时区。由此就得出了时差,根据东部早于西部的原理,可计算出如0时区的伦敦与东八区的北京,时差为8小时,即北京比伦敦早8个小时,伦敦比北京晚8个小时,西五区的纽约比伦敦晚5个小时,而西五区的纽约比北京晚13个小时。

二、飞行小时的计算:

在计算飞行小时之前,我们必须弄清两个原理:航班时刻表中所列的航班起飞时间与到达时间均为当地时间。关于飞行小时的计算是一个重要的经济依据,可以帮助我们分析航班的收益及亏损情况,还可以提高航空公司的服务水准。

计算方法为首先将起飞时、到达地时间转换为格林威治时间,再用到达时间减去始发时间即可:

如: BJS—BRU

DEP ARR

111 1540

BJS为+8时区 BRU为+1时区,首先求出GMT标准时间:

BJS: 1110—0800=0310

BRU: 1540—0100=1440

现在起飞和到达时间均为标准时间,则飞行小时为到达时间减去起飞时间即可。

$1440-0310=1130$

则从BJS至BRU的飞行时间为11小时30分钟。

复习思考题:

1. 全球东、西半球是如何划分的?
2. 国际航协的二、三分界线是如何确定的?
3. 地理概念的欧洲与国际航协的欧洲有何不同?
4. 斯堪的那维亚国家是指哪几个国家?它与斯堪的那维亚航空公司有何不同?
5. 埃及、苏丹属于第几区的什么分区?土耳其属于第几区的什么分区?
6. 熟记全球主要城市英文名称、代号及国家的英文名称,并可在地图上标出所在位置。
7. 计算下列两地区之间的时差:
 - (1) 日期3月25日,地点:伦敦、悉尼。
 - (2) 日期1月20日,地点:悉尼、新加坡。
 - (3) 日期7月6日,地点:纽约、悉尼。
 - (4) 日期9月25日,地点:北京、圣保罗。
8. 已知一地的时间,求另一地的时间?

- (1) 北京为 2 月 25 日晚上 8 点, 求巴黎时间。
- (2) 香港为 7 月 31 日早上 11 点半, 求墨西哥城时间?
- (3) 芝加哥为 4 月 6 日早上 9 点半, 求卡拉奇的时间?
- (4) 马德里为 6 月 26 日晚上 24 点 45 分, 求悉尼的时间?

9. 计算飞行时间:

- (1) CA971 航班北京起飞时间为 1115, 到达雅加达时间为 1830, 计算飞行时间?
- (2) CA981 航班北京起飞时间为 1255, 到达纽约时间为 1850, 计算飞行时间?
- (3) CA935 航班, 上海起飞时间为 1220, 到达法兰克福时间为 1730, 计算飞行时间。
- (4) UN583 航班, 上海起飞时间为 1305, 到达洛杉矶时间为 0825, 计算飞行时间。

探密自註 第二册

中国民航总局公告
 第四号
 关于...
 民航总局
 一九八...年...月...日

第四章 资料介绍

第一节 航班资料

一、ABC 航空指南: 英文全称 ABC World Airways Guide.

ABC 航空指南由英国 REED 旅行集团出版发行, 客运分册主要介绍世界航班情况, 并介绍了与之相关的其它内容, 它每期分为两个分册, 蓝本: A-M、红本 N-Z, 两个分册分别为世界航班指南上、下两册。

上册主要介绍世界时区, 免费行李额, 航空公司代号, 世界城市代号, 航班航程, 最短衔接时间及飞行代号的知识。绝大部分篇幅为世界航班表, 本书将举例说明航班表的查阅方法。

下册除了介绍货币兑换率, 客票销售税, 机场税及运价组合方法等知识外, 仍以大量篇幅续编了世界航班表, 并编集了主要城市之间的直达运价。

二、OAG 航空指南: 英文全称 Official Airline Guide.

OAG 航空指南由美国 REED 旅行集团出版发行, 此书主要介绍世界航班情况, 与 ABC 航空指南不同的是: 查找航班均从到达站开始而不是从航班始发站开始。并介绍了与国际航空旅行相关的内容。每期出版两个分册, 上册为世界航空指南, 下册为北美航空指南。

上册主要介绍航空公司代号, 世界主要城市代号, 转机时间规定, 行李限额等与航空有关的知识, 绝大部分篇幅为世界航班表。

下册除了介绍货币兑换率, 最短衔接时间, 航班航程及运输税等相关内容外, 仍以大量篇幅介绍航班表, 并列出了北美主要城市之间的直达运价。

第二节 运价资料

一、APT 运价表的查阅及使用:

APT 全称为 Airline Passenger Tariff, 它是由斯塔的那维亚航空公司和瑞士航空公司联合出版的一本运价资料。这本资料分为四册。

APT	Rules	运价规则
APT	Fares	运价表
APT	MPM	最大里程表