

# 民航货物运输

Air Cargo Transportation

主 编 赵 影

副主编 陆筑平 闫 娟



人民交通出版社  
China Communications Press

# 民航货物运输

Air Cargo Transportation

主 编 赵 影

副主编 陆筑平 闫 娟



人民交通出版社  
China Communications Press

## 内 容 提 要

本书系统介绍了民航货物运输的相关知识,全书共七章。内容包括:民航货物运输概述,航空货物的装载,航空货物的出境运送,航空货物的进境运送,特种货物的运输,航空货物运价与运费和航空货物的非公布直达运价。

本书可作为高等院校民航运输、空中乘务以及相关专业的教材,也可供民航相关从业人员培训、参考使用。

## 图书在版编目(CIP)数据

民航货物运输 / 赵影主编. —北京:人民交通出版社, 2014.9

ISBN 978-7-114-11398-7

I. ①民… II. ①赵… III. ①民航货物—货物运输—业务培训—教材 IV. ①F560.84

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 086413 号

书 名: 民航货物运输

著 作 者: 赵 影

责任编辑: 吴燕伶

出版发行: 人民交通出版社

地 址: (100011)北京市朝阳区安定门外外馆斜街3号

网 址: <http://www.ccpres.com.cn>

销售电话: (010)59757973

总 经 销: 人民交通出版社发行部

经 销: 各地新华书店

印 刷: 北京盈盛恒通印刷有限公司

开 本: 787×1092 1/16

印 张: 13.5

字 数: 312 千

版 次: 2014 年 9 月 第 1 版

印 次: 2014 年 9 月 第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-114-11398-7

定 价: 32.00 元

(有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)

# 前 言

随着社会经济的发展,民航货物运输在经济生活中的作用越来越突出,在运输门类中所占的比重逐年提高。在我国,民航货物运输相对民航旅客运输来说,起步较晚,部分航空公司的业务重点也不在此,由此导致航空公司不重视民航货运人员的培养和提升。随着国外航空公司以合资、合作等形式在国内货运市场上的逐步渗透,航空公司之间的竞争也越来越激烈,企业的竞争更多地体现在人才的竞争上。航空公司提升从业人员的专业素养和专业技能,进而提升员工队伍的整体素质,这是其能否在市场竞争中获得优势的重要因素。

为适应专业教学和培训的需要,编者经过详细的市场调研,在十余年教学实践的基础上,编写了此书。在编写过程中,编者力图贴近市场,坚持理论与实践相结合,本着理论性、知识性与实用性相一致的原则,突出基本理论在实践工作中的应用。本书可作为高校民航运输、空中乘务等专业的教材使用,也适合民航企业员工进行短期培训、职业技能培训自学提升之用。

本书共分七章,第一章是民航货物运输概述,第二章是航空货物的装载,第三章是航空货物的出境运送,第四章是航空货物的进境运送,第五章是特种货物的运输,第六章是航空货物运价与运费,第七章是航空货物的非公布直达运价。

本书的编写分工如下:第一章、第二章由闫娟编写,第三章、第五章由陆筑平编写,第四章由陆筑平、赵影编写,第六章、第七章由赵影编写。赵影负责全书的统稿工作。

在编写的过程中,我们借鉴了多位同行专家的学术成果,参考和引用了他们的部分资料,在此特作说明并谨致谢忱。由于编者水平有限,书中难免会出现不妥和疏漏之处,恳请广大专家和读者不吝赐教。

编 者

2013 年 12 月

# 目 录

|                     |     |
|---------------------|-----|
| 第一章 民航货物运输概述        | 1   |
| 第一节 民航货物运输基础知识      | 1   |
| 第二节 航空货运行业组织及相关法律法规 | 8   |
| 第三节 航空货运代理          | 15  |
| 复习思考题               | 19  |
| 第二章 航空货物的装载         | 20  |
| 第一节 航空货运飞机          | 20  |
| 第二节 集装箱             | 26  |
| 第三节 集装箱的使用          | 31  |
| 第四节 货物的包装           | 37  |
| 复习思考题               | 44  |
| 第三章 航空货物的出境运送       | 45  |
| 第一节 航空货物运输凭证        | 45  |
| 第二节 航空货物出口运输代理业务流程  | 61  |
| 第三节 航空公司出港货物的处理     | 73  |
| 复习思考题               | 79  |
| 第四章 航空货物的进境运送       | 80  |
| 第一节 航空货物进口运输代理业务流程  | 80  |
| 第二节 航空公司进港货物的处理     | 87  |
| 第三节 货物运输不正常的处理      | 93  |
| 第四节 货物运输变更及赔偿       | 97  |
| 复习思考题               | 104 |
| 第五章 特种货物的运输         | 105 |
| 第一节 危险物品的运输         | 105 |
| 第二节 活体动物的运输         | 112 |
| 第三节 鲜活易腐货物的运输       | 116 |
| 第四节 贵重物品的运输         | 120 |
| 第五节 其他特种货物的运输       | 123 |
| 复习思考题               | 129 |

|                               |     |
|-------------------------------|-----|
| <b>第六章 航空货物运价与运费</b> .....    | 130 |
| 第一节 航空货物运价的基本知识.....          | 130 |
| 第二节 普通货物运价.....               | 137 |
| 第三节 指定商品运价.....               | 141 |
| 第四节 等级货物运价.....               | 148 |
| 第五节 混运货物与集装货物运价.....          | 157 |
| 复习思考题.....                    | 163 |
| <b>第七章 航空货物的非公布直达运价</b> ..... | 183 |
| 第一节 比例运价.....                 | 183 |
| 第二节 分段相加运价.....               | 187 |
| 第三节 航空货物运费的分摊与结算.....         | 191 |
| 第四节 其他费用.....                 | 195 |
| 复习思考题.....                    | 199 |
| <b>附录一 国际航协货币兑换表</b> .....    | 201 |
| <b>附录二 各类飞机机型代码</b> .....     | 209 |
| <b>参考文献</b> .....             | 210 |

# 第一章 民航货物运输概述

## 学习目的与要求

了解航空货运业的发展概况;掌握航空货物运输的特点及运输方式;了解航空货运行业组织及相关法律;掌握航空货运销售代理的基本概念及其业务内容。

## 第一节 民航货物运输基础知识

2012 年我国民航全行业完成货邮运输量 545 万吨,比上年降低 2.2%。国内航线完成货邮运输量 388.5 万吨,比上年增长 2.4%,其中港澳台航线完成 20.8 万吨,比上年降低 1.1%;国际航线完成货邮运输量 156.5 万吨,比上年降低 12.1%。尽管我国航空货运市场位居世界前列,但从整个世界航空货运业的发展水平看,我国航空货运经营者规模小、实力弱,航空货运业在世界上的市场占有率十分有限。但目前我国航空货运市场的增长速度高于客运增长速度,而且以高于世界平均水平的速度飞速发展,相信我国的航空货运业将会有有一个光明的前景。

### 一 航空货物运输基本概念

#### 1. 航空货物运输

民用航空运输是向社会公众开放的商业性的空中交通运输,它使用航空器把人员和物资从一地运到另一地,实现人或物在空间上的位移。航空货物运输简称“航空货运”或“空运”,它是指以航空器做载运工具而进行的货物运输,其产品就是货物在空间上的位移。航空货物运输是现代物流中的重要组成部分,是一种高速、快捷的运输方式,也是当今世界上最为现代化的运输方式。

航空货物运输的经营范围是定期航班和不定期航班的货物、邮件、航空快递的收运、承运、到达与交付。其中,货物包括高附加值、深加工、技术密集型、适时生产的产品、普通货物、急件货物、特种货物、鲜活易腐货物、贵重物品、危险品、活体动物等。

我国航空货物运输主要服务于五个行业:鲜活产品(如水果、鲜花)、精密机械产品(如医疗器械)、电子产品(如计算机)、商务文件、通信产品(如手机)。随着服务开放的不断深入,书籍、药品、软件、玩具等也已逐渐成为航空物流的服务行业。



## 2. 国内货物运输与国际货物运输

国内货物运输是指货物的始发、经停和目的站都在中华人民共和国境内的运输。

国际货物运输是指货物的始发、经停和目的站有一地不在我国境内的运输。

## 二 航空货运业的起源和发展

### 1. 国际航空货运发展概况

航空运输分为客运和货运两部分,相对而言,航空货运的历史比客运更长,在飞机诞生的初期,由于航空技术不成熟,安全性不高,航空运输主要运用在贵重货物运输上。1903年12月17日,美国莱特兄弟制造的以内燃机为动力的飞机试飞成功,是人类历史上第一架有动力、载人稳定、可操纵的、重于空气的飞行器的首次成功飞行,为人类征服天空揭开了新的一页,也标志着民用航空的诞生。

第一次世界大战中,飞机就已经开始在侦查、战斗和运输中发挥巨大的作用。1919年1月,德国建立了第一条国内的商业航线,同年8月英国正式开通了伦敦至巴黎间的定期国际客运航班,此后德国、美国、丹麦、荷兰和瑞士等国家相继开通了通往其他国家的航线。

第一次世界大战结束后,不再用于战争的飞机很快被用于快递邮件,并且迅速发展为经营收入可观的航空货运业。伴随着航空邮件的递送,航空邮电公司和飞机制造商不约而同地想到让飞机带着邮件、货物还有乘客来往飞行于波涛汹涌的大西洋上空,在北美和欧洲大陆之间架起空中运输通道。1919年6月14日,约翰·阿尔科克和约瑟·布朗随身带着装满邮件的一个包裹,驾驶飞机从加拿大纽芬兰岛起飞,于第二天在欧洲冰岛落地,这被看成是人类社会第一次国际航空邮件递送。

第二次世界大战前,航空货物运输仅限于运输一些航空邮件和紧急物资。1939~1945年,由于军事需求,航空器的性能取得了突破性的发展。战争结束后军用飞机逐渐转向民用航空运输业,为主要的商业地区提供了快速、经济的运输服务。西方发达资本主义国家开始大力发展航空工业,开辟国际航线,逐步建立起全球性的航空运输网络。第二次世界大战促进了航空邮件和货物的递送效率,航空运输逐步成为物流,尤其是成为军事运输的一种重要手段。

到了20世纪60年代,全球市场经济又成为驱动航空货运快速发展的新动力。1972年,波音公司的B747-200F大型专用货机在大西洋航线上投入运营,并采用了标准的集装箱装载系统,实现了国际标准集装箱的航空运输,揭开了航空集装箱运输的序幕。随着宽体飞机和全货机的不断更新、发展,航空业已成为国际运输系统中重要的组成部分。进入21世纪以来,随着全球经济一体化的趋势,全球航空业也越来越重视航空货运市场。

### 2. 我国航空货运发展概况

中国民航运输业自改革开放以来发展迅速,据民航局统计,截至2012年底,我国共有颁证运输机场183个,定期航班航线2457条,定期航班国内通航城市178个(不含香港、澳门、台湾)。我国航空公司国际定期航班通航52个国家的121个城市,定期航班通航香港的内地城市40个,通航澳门的内地城市7个,通航台湾地区的大陆城市38个。全年全国民航运输机场



完成旅客吞吐量 6.8 亿人次,比上年增长 9.5%,完成货邮吞吐量 1199.4 万吨,比上年增长 3.6%。其中,东部地区完成货邮吞吐量 926.37 万吨,东北地区完成货邮吞吐量 43.46 万吨,中部地区完成货邮吞吐量 53.94 万吨,西部地区完成货邮吞吐量 175.64 万吨。2012 年全国各地区的货邮吞吐量分布情况如图 1-1 所示。

2012 年货邮吞吐量 1 万吨以上的运输机场有 49 个,其中北京、上海和广州三大城市机场货邮吞吐量占全部机场货邮吞吐量的 53.5%。2012 年,全行业完成货邮运输量 545 万吨,比上年降低 2.2%。国内航线完成货邮运输量 388.5 万吨,比上年增长 2.4%,其中港澳台航线完成 20.8 万吨,比上年降低 1.1%;国际航线完成货邮运输量 156.5 万吨,比上年降低 12.1%。

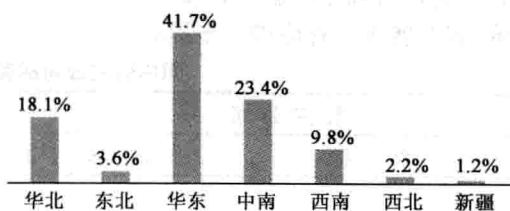


图 1-1 2012 年全国各地区货邮吞吐量分布情况

2012 年,全国运输机场完成起降架次 660.32 万架次,比上年增长 10.4%。

随着航空货运业的发展,国内各大航空公司认识到发展货运业务的重要性,纷纷建立自己的专业化航空货运队伍,我国逐渐开始航空货运专业化的进程。专业化的方向推动了我国航空货运事业,通过积聚资本与经验的方式,提高了航空货运业的竞争能力、服务水平、运营能力,有利于深入参与国际航空货运市场。航空货运是民航的组成部分,它具有民航的一切特点和规律,高投入、高技术、高风险、高度敏感、盈利能力低,还具有物流行业的显著特点,跨度性大、动态性强、依托性强、复杂性高,所以说航空货运相比客运而言,风险更高,敏感度更强,管理更复杂,运营更艰难。

我国航空货运发展的特点:

(1) 货物运输周转量长期高速发展,运距不断延长。

(2) 直属航空公司在我国民航货邮运输中占绝对领先地位,但地方航空公司发展速度加快。

(3) 中国国际航空货运增长迅猛,竞争加剧,专业航空货运公司纷纷出现。

(4) 外国航空公司纷纷涌入中国国内市场。

(5) 国内快递企业对航空货运市场的争夺加剧。

截至 2013 年 1 月 20 日,国内拥有货机的航空公司 11 家,拥有货机总量 99 架左右,如表 1-1 所示。同时,单机的货运能力十分有限,很多航线上航班的运行频率根本无法满足航空货运的市场需求,从而导致货源逐步流失到外方航空公司手里。在我国国际航空运输货运市场上,我国航空公司的市场份额只占 20% 左右。

目前我国国内航线结构基本属于点到点式,几乎每两个大中型城市之间都有直达航班,从而形成网格状航线网络。在此网络中,由于运力分散,绝大部分航线上的航班密度很低。这种覆盖范围有限、航线结构单一的航线网络无法发挥轮辐式航线网络的优势,成为制约我国航空货运发展的重要因素。

国内各航空公司在制定市场发展战略的过程中,往往持有“先客后货”、“货随客走”的思想,不够重视货运业务。另一方面,我国一些航空公司低估了全货机业务的重要性,不仅在飞机采购过程中较少考虑全货机,有的甚至在面临财务压力时采用出售全货机的方式来渡过

难关。

目前我国各航空运输企业主要采取客货兼营或专业化航空货运模式,但由于我国航空货运企业的资源整合能力不足、服务产品单一、业务范围狭窄,多是经营单一航空货运或航空代理的企业,相比于实施航空快递网络模式的能力还有一定差距,而采用物流解决方案、物流外包业务模式的航空运输企业几乎没有。所以,从严格意义上讲,我国航空货运的运作模式较为简单,其发展水平有待进一步提高。

国内航空公司拥有货机情况(单位:架)

表 1-1

| 航 空 公 司      |       | 货 机 类 型      | 数 量 | 合 计 |
|--------------|-------|--------------|-----|-----|
| 全 称          | 简 称   |              |     |     |
| 中国货运航空有限公司   | 中货航   | A300-600RF   | 3   | 19  |
|              |       | B747-400F    | 3   |     |
|              |       | B747-400ERF  | 2   |     |
|              |       | B757-200SF   | 2   |     |
|              |       | B777-200F    | 6   |     |
|              |       | MD11F        | 3   |     |
| 扬子江快运航空有限公司  | 扬子江快运 | B737-300QC/F | 13  | 17  |
|              |       | B747-400F    | 3   |     |
|              |       | A330-200F    | 1   |     |
| 中国邮政航空有限公司   | 邮政航空  | B737-300F    | 10  | 17  |
|              |       | B737-400F    | 7   |     |
| 中国国际货运航空有限公司 | 国货航   | B747-400F    | 11  | 11  |
| 顺丰航空有限公司     | 顺丰航空  | B757-200F    | 7   | 11  |
|              |       | B737-300F    | 2   |     |
|              |       | B737-400F    | 2   |     |
| 中国南方航空货运     | 南航货运  | B747-400F    | 2   | 8   |
|              |       | B777-200F    | 6   |     |
| 东海航空有限公司     | 东海航空  | B737-300F    | 7   | 7   |
| 翡翠国际货运航空有限公司 | 翡翠航空  | B747-400ERF  | 3   | 3   |
| 友和道通货运航空有限公司 | 友和道通  | B747-200F    | 3   | 3   |
| 浙江长龙航空有限公司   | 长龙航空  | B737-300F    | 2   | 2   |
| 奥凯航空有限公司     | 奥凯航空  | B737-300F    | 1   | 1   |

### 3. 外国航空在中国的货运业务

20 世纪 90 年代以来,外国航空公司纷纷看好中国航空货运市场。利用 20 世纪八九十年代我国航空公司忙于发展航空客运,无暇顾及航空货运市场的时机,联邦快递、UPS、DHL 等航空运输企业采用合资合作形式进入了中国国内市场。其中联邦快递采用上述形式已经在国内 144 个城市建立了分公司或代理企业或办事处;UPS 采用与中国外运总公司合资的形式在我

国 120 个城市建立了分公司或代理企业。我国民航货运的市场正被一点点地分割,市场份额将逐步减小,中国国际航空货运竞争愈发加剧。

## 航空货物运输的特点

现代运输按其运输方式可以归纳为以下几种:铁路运输、公路运输、水路运输、航空运输、管道运输、索道运输等。

相对其他几种运输方式而言,航空货运的主要特点如下:

### (1) 速度快

速度快是航空货物运输的最大特点和优势,且距离越长,所能节省的时间越多,其快速的特点也越显著。随着航空技术的发展,这一特点也越来越突出。现代喷气式飞机时速在 900km 左右,大约比轮船快 20~30 倍,比火车快 7~12 倍。从这一特点来看,航空货物运输更适用于对运输时间性要求较高的货物,如鲜活易腐货物、急件运输等,也最能体现其时间价值。随着近年来我国民航运输企业对先进机型的不断引进,速度快的特点会更加明显。

### (2) 不受地形限制,机动性强

飞机在空中飞行,受航线条件限制的程度比汽车、火车和轮船小得多,它可以将地面上任何距离的两个通航地点连接起来。不论高山、大川、沙漠、海洋,只要两点之间设有机场,就可以开辟航线,相对不受地理条件的限制,无论是政治、军事或经济上的原因,要在短时间内从大中城市与边远地区建立交通线,只有航空运输才能做到。灾区的应急物资供应,偏远地区的医疗急救,近海油田的后勤支援,多数情况也需要依靠航空运输来完成。

### (3) 破损率低、安全性好

飞机发生事故的概率是 0.05‰~0.1‰,远远低于地面或水上运输,即安全系数比较高。由于现代喷气式运输机的飞行高度一般在 1 万米以上,不受低空气流的影响,飞行平稳,可以减少运输过程中由于挤压等原因造成的货物损坏现象。另外由于航空货物运输的中间环节少、操作流程管理严格、运输手续相对简便,因此,运输过程中的遗失、损坏机会也就相应地少很多。从这一点来看,航空货运更适用于精密仪器、价值高、易碎等货物的运输。

### (4) 运载量有限,运输成本高

飞机的机舱容积和载重量有限,有时还会受到气候条件的限制。另外价格不菲的飞机本身及航材、维修费用等,加上航空燃油价格持续上涨等诸多原因造成运输成本高。航空运输业的高成本一般要转嫁到消费者身上,这就给利用航空运输的单位或个人带来经营成本的增加或消费水平的提高,这在很大程度上限制了航空货物运输的发展。尽管航空运输的成本较高,但是它所具有的优势是其他交通运输方式所无法替代的。

除了上述优势外,它还具有包装简单、资金周转快、杂费少、基本建设周期短、占地少、投资省、收效快等特点。对于使用航空运输的用户来讲,航空运费偏高造成的不利因素完全可以被综合经济效益的提高所抵消,因此航空运输是现代多种交通运输方式中最为理想的运输方式。

#### 四 航空货物运输方式

##### 1. 从运输组织上分

###### (1) 班机运输(Scheduled Airline)

班机运输是指在固定航线上按预定时间定期航行的方式,即有固定的始发站、经停站和目的站的航班所进行的运输。

班机运输由于固定航线、固定停靠港和定期开飞航班,因此国际货物流通多使用班机运输方式,能安全迅速地到达世界上各通航地点,便于收、发货人确切掌握货物起运和到达的时间。班机运输一般使用客货混合型飞机,舱位有限,大批量的货物不能及时运出,往往需要分期分批运输。

###### (2) 包机运输(Chartered carriage)

包机运输是托运人为一定目的包用空运企业的飞机载运货物的一种运输形式,有整包机和部分包机两种形式。

①整包机:指航空公司按照与租机人事先约定的条件及费用,将整架飞机租给包机人,从一个或几个航空港装运货物再运至目的地的一种运输方式。

②部分包机:指由几家航空货运公司或发货人联合包租一架飞机或者由航空公司把一架飞机的舱位分别卖给几家航空货运公司装载货物,其适用于托运不足一架整机,但载货量又较重的货物运输。

###### (3) 包舱运输

托运人所托运的货物在一定时间内需要单独占用飞机货舱,承运人需要采取专门措施给予保证的一种运输方式。

###### (4) 联合运输(Combined Carriage)

联合运输又称陆空联运,使用飞机、火车、卡车等运输工具的联合运输方式,简称 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 TA (Train-Air)。

###### (5) 集中托运(Consolidation)

集中托运人(Consolidator)将若干批单独发运的、发往同一方向的货物集中起来作为一票货交付承运人,采用一份航空总运单(MWB)集中发运到同一目的站,由集中托运人在目的地指定的代理收货,由分拨代理商(Break Bulk Agent)统一办理海关手续后,再根据集中托运人签发的航空分运单(HWB)分别将货物交付给不同收货人。

集中托运是航空货物运输中最为普遍的一种运输方式,可以节省运费,收货人提货也方便,是航空货运代理的主要业务之一。但是并不是所有货物都可以采取此种运输方式,比如等级附加货物一般不能集中托运,对可以享受航空公司优惠运价的货物来讲,使用集中托运的形式可能不仅不能享受到运费的节约,反而使托运人运费负担加重。

##### 2. 从运输形式上分

###### (1) 急件运输

托运人要求以最早航班或限定时间运达目的地,并经承运人同意受理的一种运输形式。

### (2) 特种运输

活体动物、鲜活易腐物品、贵重物品、危险品等的运输。

### (3) 货主押运

根据货物的性质,在运输过程中需要专人照料监护的货物,应当由托运人派人随机押运的一种运输方式。

### (4) 航空快递(Air Express)

由承运人(航空公司、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其他最快方式运送到收货人手中。目前,航空快递有机场到机场、门到门和专人随机送货几种形式。

航空快递和其他货物运输的区别:

①收件的范围不同。航空快递的收件范围主要有文件和包裹两大类,其中文件主要是指商业文件和各种印刷品,对于包裹一般要求毛重不超过 32 公斤(含 32 公斤)或外包装单边不超过 102cm,三边相加不超过 175cm。

②经营者不同。经营国际航空快递的大多为跨国公司,这些公司以独资或合资的形式将业务深入世界各地,建立起全球网络。航空快件的传送基本都是在跨国公司内部完成。而国际邮政业务则通过万国邮政联盟的形式在世界上大多数国家的邮政机构之间取得合作,邮件通过两个以上国家邮政当局的合作完成传送。

③经营者内部的组织形式不同。航空快递公司则大多都采用中心分拨理论或称转盘分拨理论组织起全球的网络,简单来讲就是快递公司根据自己业务的实际情况在中心地区设立分拨中心(Hub)。

④使用的单据不同。航空货运使用的是航空运单,邮政使用的是包裹单,航空快递业也有自己独特的运输单据——交付凭证(Proof of Delivery,简称 POD)。交付凭证一式四份。第一联留在始发地并用于出口报关;第二联贴附在货物表面,随货同行,收件人可以在此联签字表示收到货物(交付凭证由此得名),但通常快件的收件人在快递公司提供的送货记录上签字,而将此联保留;第三联作为快递公司内部结算的依据;第四联作为发件凭证留存发件人处,同时该联印有背面条款,一旦产生争议时可作为判定当事各方权益、解决争议的依据。

## 航空货物运输各当事人

①承运人——包括接受托运人填开的航空货运单或者保存货物记录的航空承运人、运送或者从事承运货物或者提供该运输的任何其他服务的所有航空承运人。

②代理人——在航空货物运输中,经授权代表承运人的任何人。

③托运人——为货物运输与承运人订立合同,并在航空货运单或者货物记录上署名的人。

④收货人——承运人按照航空货运单或者货物运输记录上所列名称而交付货物的人。

⑤托运书——托运人办理货物托运时填写的书面文件,是据以填开航空货运单的凭据。

⑥航空货运单——托运人或者托运人委托承运人填制的,是托运人和承运人之间为在承

运人的航线上承运货物所订立合同的证据。

## 六 空运常用术语

航空运输代码及主要缩写如下:

CAO: Cargo Aircraft Only 仅限货机

DIP: Diplomatic Mail 外交信袋

SLI: Shippers Letter of Instruction 空运托运书

CBA: Cargo Booking Advance 国际航空货物订舱单

TRM: Cargo Transfer Manifest 转运舱单

LAR: Live Animal Regulation 活体动物规则

DGR: Dangerous Goods Regulations 危险物品手册

GCR: General Cargo Rate 普通货物运价

SCR: Specific Commodity Rate 指定商品运价

AW: Air Waybill 货运单

CH: Clearance Charge 清关费

SU: Surface Charge 地面运输费

DB: Disbursement Fee 垫付款手续费

RA: Dangerous Goods Surcharge 危险品处理费

SD: Surface Charge Destination 目的地地面运输费

CC: Charges Collect 运费到付

PP: Charges Prepaid 运费预付

ULD: Unit Load Device 集装箱, 集装化设备

NVD: No Value Declared 没有声明价值

NCV: No Commercial Value 无商业价值

POD: Proof of Delivery 交付凭证

## 第二节 航空货运行业组织及相关法律法规

航空货物运输的提供者是提供航空货运服务的航空货运企业,这些企业在提供服务的同时,要严格按照行业的相关法规和制度来运营,并遵守相关的法律和法规。整个航空业内成立了相关的组织机构并制定了相关的法律法规,用来规范整个行业内的活动,各个航空运输企业必须遵守。

### 一 行业组织

#### 1. 国际民用航空组织

国际民用航空组织(International Civil Aviation Organization,简称ICAO)是世界范围内管理



航空运输活动的最重要的国家之间的国际性组织。1944 年 11 月 1 日,共 52 个国家和地区的政府在美国芝加哥举行会议,并于 12 月 7 日签署了《国际民用航空公约》(又称为《芝加哥公约》)。根据该公约,国际民用航空组织于 1947 年 4 月 4 日正式成立,是负责具体实施的常设机构。1947 年 5 月 13 日起该组织成为联合国所属的专门机构。我国 1974 年正式加入该组织,也是理事国。

ICAO 总部设在加拿大的蒙特利尔,在全球范围设有七个地区办事处,负责协调区域内有关航空问题,分别是:西非和中非地区办事处(达卡)、亚洲和大洋洲地区办事处(曼谷)、欧洲和北大西洋地区办事处(巴黎)、中东地区办事处(开罗)、东非和南非地区办事处(内罗毕)、北美和加勒比地区办事处(墨西哥城)、南美地区办事处(利马)。

国际民用航空组织主要负责国际航空运输的技术、航行及法规建设等方面。它所通过的文件具有法律性,各成员国都必须严格遵守。该组织的最高权力机构是三年一次的全体成员大会,理事会是大会的常设机构,对大会负责,由每三年一次选举出的 36 个成员组成。理事会设主席一人,不限于只从理事国中产生,任期三年,可以连选连任。秘书处是国际民航组织的工作机构,由空中航行局、航空运输局、法律局、技术合作局和行政事务局组成。秘书处经理事会同意由理事会主席任命。上述机构统一在秘书长领导下负责国际民航组织的日常工作。

ICAO 的宗旨和目的在于发展国际空中航行的原则和技术,促进国际航空运输业的规划和发展,主要职责是确保全世界国际民用航空安全和有序地发展;鼓励以和平用途为目的,提高航空器的设计和操作水平;鼓励用于国际民用航空的航路、机场和航行设施的发展;满足全世界人民对安全、正常、高效、经济的航空运输的需要;防止因不合理竞争造成经济上的浪费;保证缔约各国的权利得到充分尊重,每一缔约国均有经营国际航线的公平的机会;避免缔约各国之间的差别待遇;促进国际空中航行的飞行安全;促进国际民用航空各方面的发展。

## 2. 国际航空运输协会

国际航空运输协会(International Air Transport Association,简称 IATA)简称国际航协,是世界航空运输企业自愿联合组织的非政府性的国际组织。凡是国际民用航空组织成员国所颁发执照的任一经营定期航班的航空公司,经本国政府的许可都能成为该协会的成员。经营国际航班的航空公司为正式会员,只经营国内航班的航空公司为准会员。第二次世界大战后,为了解决民用航空业迅速增长中所出现的问题,世界上 58 家较大的航空公司于 1945 年 4 月在哈瓦那自发组织成立了国际航空运输协会,同年 12 月加拿大皇室批准了议会通过的关于建立国际航空运输协会的特别法案,国际航空运输协会正式成立。

IATA 的总部在加拿大蒙特利尔,在日内瓦设有总办事处和清算所,在伦敦和新加坡设有办事机构。协会还在安曼、雅典、曼谷、达卡、香港、雅加达、吉达、吉隆坡、内罗毕、纽约、波多黎各、里约热内卢、圣地亚哥、华沙和华盛顿设有地区办事处,处理相关事宜。

IATA 的最高权力机构是全体会议,全体会议由协会正式会员代表组成,每年召开一次。执行委员会是根据协会章程规定,由全体会议选举产生。它在协会章程条款规定的范围内行使协会的行政职能以及全体会议决议随时授予的附加权力。执行委员会下设运输、财政、法律和技术 4 个专门委员会。委员会的组成人员由会员航空公司提名的专家组成,并经执委会和大会批准。其宗旨和目的:为了全世界人民的利益,促进安全、正常和经济的航空运输的发展,支持航空商业的发展并研究与之相关的问题;为直接或间接从事国际航空运输服务的各航



空运输企业提供合作的途径;与国际民航组织和其他国际组织合作。

根据 1978 年国际航空运输特别大会决定,IATA 的活动主要分为行业协会活动和运价协调活动两大类。除此以外,还有其他种类的活动,如航空公司培训、技术活动、与其他行业协调;航空公司与其代理人(包括客票销售代理人 and 货运代理人)之间就银行结算计划,提供计算机账目处理自动化技术,如 BSP、CASS 系统等;由航空公司协调班期时刻和机场间隙以及多边联运业务协议等。

自成立以来,IATA 充分利用航空公司的专业知识在多个方面做出了重大贡献,这中间包括推动地空通信、导航、航空器安全飞行等新技术;制定机场噪声、油料排放等环境政策;与国际民航组织密切联系制定一系列国际公约;协助航空公司处理有关法律纠纷,筹建国际航空清算组织;推进行业自动化,促进交流;对发展中国家航空运输企业提供从技术咨询到人员培训的各种帮助;在航空货运方面制定空运集装箱技术说明及航空货运服务有关规章;培训国际航协代理人等。另外,定期召开的 IATA 会议还为会员提供了讨论航空运输规则、协调运价、统一单证、财务结算等问题的场所。

目前,中国内地已有几家航空公司成为 IATA 会员航空公司:1993 年中国国际航空公司、中国东方航空公司、中国南方航空公司同时加入 IATA;1996 年中国北方航空公司、中国西北航空公司和中国西南航空公司加入 IATA;1998 年中国新疆航空公司、中国云南航空公司、上海航空公司和厦门航空公司加入 IATA;海南航空公司、山东航空公司和深圳航空公司分别在 2000 年、2001 年和 2002 年加入 IATA。1999 年,中国航空结算中心和中国航空信息技术有限公司加入 IATA,成为 IATA 的行业伙伴。

### 3. 国际货运代理协会联合会

国际货运代理协会联合会(International Federation of Freight Forwarders Association,简称 FIATA)是国际货运代理的行业组织,于 1926 年 5 月 31 日在奥地利维也纳成立,总部设在瑞士苏黎世,创立的目的是为了解决由于日益发展的国际货运代理业务所产生的问题,保障和提高国际货运代理在全球的利益,提高货运代理服务的质量。它是公认的国际货运代理的代表,是世界范围内运输领域中最大的非政府性和非营利性组织。

FIATA 有自己的章程,根据章程设立各级组织并开展活动。FIATA 每年举行一次世界性的代表大会,这一国际性的活动将运输界和货运代理紧密联合在一起,适时地引导了货物运输的整体经济发展,是一项社会性的活动,同时也是 FIATA 的最高权力机构,所有会员都可以参加。大会除主要处理 FIATA 内部事务外,还为国际货运代理界人士提供一个社交的场合及业务交流的机会。

FIATA 从 19 世纪 60 年代起先后成立了若干咨询委员会及常设机构,他们分别是研究有关国际货物运输热点问题的多式联运机构、海关简化机构和货物空运机构,危险货物咨询委员会、法律事务咨询委员会、职业培训咨询委员会、公共关系咨询委员会和信息技术咨询委员会。

国际货运代理协会联合会的宗旨和任务是:

- (1)协调和联合各国的货运代理组织和行业协会。
- (2)代表和维护货物发运人的利益。
- (3)协调航空货运经营人与航空承运人、政府和其他组织之间的关系。
- (4)航空运输委员会的任务是促进和维护航空货运代理的利益。

(5) 与国际航协一起,设计并制定货代理业的培训计划。

该协会的一般会员由国家货运代理协会或有关行业组织或在这个国家中独立注册登记的且为唯一的国际货运代理公司组成,另有为数众多的国际货运代理公司或其他私营企业作为其个体会员。其成员不局限于国际货运代理行业,而且包括报关行、船舶代理、仓储、包装、卡车集中托运等运输企业。FIATA 现有国家级会员(National Associations)90 多家,分布在 83 个国家;个体会员(Individual Members)3000 多家。

我国对外贸易运输总公司作为国家级会员的身份,于 1985 年加入了该组织。2000 年 9 月中国国际货运代理协会成立,次年作为国家级会员加入 FIATA。我国台湾地区和香港特别行政区各有一个区域性会员,台湾以中国台北名称在 FIATA 登记注册。目前我国大陆有 20 多个个体会员,香港特区有 105 个,台湾有 48 个。

#### 4. 国际电信协会

国际电信协会(SITA)是联合国民航组织认可的一个非营利性组织,是世界上航空运输业领先的电信和信息技术解决方案的集成供应商。SITA 成立于 1949 年,在全球拥有 4300 名雇员,1997 年总产值超过 10 亿美元。目前在全世界拥有 650 家航空公司会员,其网络覆盖全球 180 个国家,SITA 的发展目标就是带动全球航空业使用信息技术的能力,并提高全球航空公司的竞争能力,SITA 不仅为航空公司提供网络通信服务,还可为其提供服务查询系统,如机场系统、行李查询系统、货运系统、国际票价系统等。

SITA 为适应航空运输的快速发展,其发展策略由原来的网络提供者转变为一个整体方案的提供者,未来 SITA 将为航空业提供因特网(Internet)与公司内部网络(Intranet)之间完整的整合性解决方案、委派服务、工作站整合、机场系统以及各种解决方案。

SITA 从 20 世纪 80 年代初在中国成立办事处,中国会员已达 11 家。SITA 货运系统已在中国国际航空公司、中国货运航空有限公司使用。系统开通后,与外地营业部、驻外办事处联网,货运工作人员可以及时地将航班信息、运单信息、入库信息、装载信息、货物到达信息及中转信息等数据输进系统,系统在航班关闭后自动给沿途各站拍发舱单电报、运单报等货运电报。沿途各站只要打开系统网络,就能够全程追踪货物的运输情况,从而为货主查询联程货物和进口货物提供极大方便。

#### 5. 中国航空运输协会

中国航空运输协会(China Air Transport Association,简称 CATA)由中国国际航空股份有限公司、中国东方航空股份有限公司、中国南方航空股份有限公司、海南航空股份有限公司、上海航空股份有限公司、中国民航大学、厦门航空有限公司、深圳航空有限责任公司、四川航空股份有限公司九家单位发起,于 2005 年 9 月 26 日在北京成立。该协会是依据我国有关法律规定,以民用航空公司为主体,由企、事业法人和社团法人自愿参加结成的、行业性的、不以营利为目的,经中华人民共和国民政部核准登记注册的全国性社团法人。图 1-2 为中国航空运输协会组织机构图。

CATA 的基本宗旨是:遵守宪法、法律法规和国家的方针政策。按照社会主义市场经济体制要求,努力为航空运输企业服务,为会员单位服务,为旅客和货主服务,维护行业和航空运输企业的合法权益,促进中国民航事业健康、快速、持续地发展。CATA 的工作方针为:以党和国