

免 责 条 款

我们努力提供准确的条约信息并定期核查、更新，但仍难以保证数据库中的条约信息与条约正式文本完全一致。对于使用本数据库信息可能导致的损失或法律纠纷，我们不承担任何责任。感谢您的理解和支持。

关于修改《中华人民共和国政府和 美利坚合众国政府民用航空运输协定》的 议定书

中华人民共和国政府和美利坚合众国政府，在其民用航空代表团于一九八二年八月九日至十四日在北京进行协商后，同意对两国政府民用航空运输协定及其换文(以下称为“协定”)，作如下修改：

一、第二条航线

附件一第二节“第二条航线”以下列规定取代：

(一) 中华人民共和国方面

中华人民共和国指定的第二家空运企业有权在下列航线上经营往返协议航班：

北京—广州—上海—东京或日本境内的另一地点—檀香山或

西雅图—洛杉矶—旧金山—芝加哥。

安克雷季可用作往返此航线的技术经停地点。

(二) 美利坚合众国方面

美利坚合众国指定的第二家空运企业有权在下列航线上经营往返协议航班：

芝加哥—旧金山—洛杉矶—西雅图或檀香山—东京或日本境内的另一地点—上海—广州—北京*。

(三) 美方表示，希望将来双方同意在第一条航线上增加运力的时候，美国第二家指定空运企业能有经营客货混合航班至北京的机会中。中方表示届时愿予考虑。

二、日本业务权/美国境内的中途分程权

根据林征和波依特·海特先生一九八〇年九月八日关于在日本境内一点或多点使用充分业务权的换文第四和第五款的规定，双方协议如下：

(一) 中国指定空运企业在未经营经停日本的班次之前，其协议航班的所有班次在规定航线上美国境内的所有地点均享有充分的中途分程权*。

(二) 如有一家中国指定空运企业开始经营经停东京的航班或一个定点航班，则该空运企业不应继续实施中途分程权，这种权利的实施应经双方进一步协商。

三、运力安排

附件五应增加下列第四节：

“四、第二条航线上的协议航班应按以下谅解开始经营：

(一) 自一九八三年一月二十七日起，每方第二家指定空运企业有权每周经营一班全货运航班。所有未使用的全货班班次以及一年内每周一次的‘保留班次’，可予以积累。在一九八五年一月二十七日以后的任何时候，该空运企业可自行决定使用所积累的

每一个班次。然而，只有‘保留班次’才能用于飞行混合航班。

(二) 自一九八四年一月二十七日起，每方第二家指定空运企业有权在第二条航线上每周经营两个班次。每一班次可用于飞行全货班或混合航班，航班类别由该空运企业自行决定。所有未使用的班次可予积累。

(三) 自一九八五年一月二十七日起，每方第二家指定空运企业有权按以上第(二)点所述经营班次，并可自行决定使用所积累的任何班次。然而，在一九八五年内，每周至多经营三次混合航班。”

四、生效

本议定书自签字之日起生效。

本议定书于一九八二年八月十九日在北京签订，共两份，每份都用中文和英文写成，两种文本具有同等效力。

中华人民共和国政府

美利坚合众国政府

代 表

代 表

李 树 藩

斯科科扎

(签字)

(签字)

* 北京仅供经营全货运航班使用。此类全货运航班亦可经停广州或上海，但不能经停两地；或经停广州和上海，但不能经停北京。任何一方指定的第二家空运企业如欲在其首次选定地点之后改变地点，应提前十二个月通知另一方航空当局。此种改变，应经另一方同意。

* 在本议定书中，“中途分程权”指中国指定空运企业将协议航班载运的业务在对方境内的一个地点卸下，然后装上协议航班运送至上述境内另一地点的权利。