

### 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。

## 中华人民共和国政府和马来西亚政府 民用航空运输协定

中华人民共和国政府和马来西亚政府，以下称为“缔约双方”；  
作为一九四四年十二月七日在芝加哥开放签字的国际民用航空公约的参加国；

为了便利两国人民之间的友好关系，发展两国民用航空方面的相互关系；

就建立和经营两国领土间的定期航班,达成协议如下:

## 第一条 定义

除非文中另有需要,本协定中:

(一)“航空当局”,中华人民共和国方面指中国民用航空局,马来西亚方面指运输部长,或双方均指受权执行上述当局目前所行使的职能的任何个人或机构。

(二)“空运企业”,指提供或经营国际航班的任何航空运输企业。

(三)“指定空运企业”,指根据本协定第三条经指定和获准的空运企业。

(四)“航班”,指以飞机从事旅客、行李、货物或邮件的公共运输的任何定期航班。

(五)“国际航班”,指飞越一个以上国家领土上空的航班。

(六)“非运输业务性经停”,指任何目的不在于上下旅客、行李、货物或邮件的降停。

(七)“运力”

1. 就飞机而言,指该飞机在航线或航段上可提供的商务载量。

2. 就规定航班而言,指飞行这一航班的飞机的运力乘以该飞机在一定的时期内在航线或航段上所飞行的班次。

(八)“运价”,指为运输旅客、行李和货物所支付的价格以及采用这些价格的条件,包括提供代理和其他附属服务的价格和条件,但不包括运输邮件的报酬或条件。

(九)“航线表”,指本协定所附的航线表或根据本协定第十八条的规定所修改过的航线表。该表构成本协定的组成部分。除另有规定外,对本协定的一切援引应包括对该航线表的援引。

## 第二条 授权

一、缔约一方给予缔约另一方以本协定规定的权利,以使其

指定空运企业在航线表规定的航线上建立和经营国际航班（以下分别称为“规定航线”和“协议航班”）。

二、在不违反本协定规定的情况下，缔约国一方指定空运企业在规定航线上经营协议航班时，应享有下列权利：

（一）沿缔约另一方航空当局规定的航路不降停飞越缔约另一方领土；

（二）在上述领土内缔约双方航空当局协议的地点作非运输业务性经停；和

（三）在航线表规定的航线上的地点经停，以便上下国际旅客、行李、货物和邮件。

三、本条第二款不应被视为同意缔约一方的指定空运企业享有在缔约另一方领土内为出租或取酬载运旅客、货物和邮件至该缔约另一方的另一地点的权利。

四、缔约一方指定空运企业在缔约另一方领土内的地点上下国际业务前往或来自第三国的权利由缔约双方航空当局商定。

### **第三条 指定和许可**

一、缔约一方有权书面向缔约另一方指定一家空运企业，在航线表规定的航线上经营协议航班。

二、缔约一方指定空运企业的主要所有权和有效管理权应属于该缔约方或其国民。

三、缔约另一方航空当局可要求被缔约一方指定的空运企业向其证明，该空运企业有资格履行根据法律和规章所制定的条件，这些法律和规章是上述当局在经营国际航班方面所通常合理地予以实施的。

四、缔约一方有权拒绝接受对一家空运企业的指定并暂停、撤销本协定第二条规定授予空运企业的权利或对空运企业行使这些权利规定它认为必要的条件，如该缔约方认为本协定第二条的规定没有得到遵守。

五、在不违反本条第二款和第三款规定的情况下，缔约另一方在收到上述指定后，不应不合理地延误给予该指定空运企业以合适的经营许可。

六、空运企业按本条第一款和第五款的规定一经指定和获准，应按缔约双方航空当局商定的日期开始经营协议航班。但按本协定第十条和第十二条的规定所商定的关于该航班的运力水平和运价须有效。

#### **第四条 经营许可的撤销和暂停**

一、在下列任一情况下，缔约一方有权撤销或暂停业已给予缔约另一方指定空运企业的经营许可，或对该指定空运企业行使本协定第二条规定的权利，规定它认为必要的条件：

(一) 如它对该空运企业的主要所有权和有效管理权是否属于指定该空运企业的缔约方有疑义；或

(二) 如该空运企业不遵守给予其权利的缔约方的法律和规章；或

(三) 如该空运企业在其他方面没有按照本协定规定的条件经营。

二、除非本条第一款所述的撤销、暂停或规定条件必须立即执行，以防止进一步违反法律和规章，否则这种权利只能在与缔约另一方协商后方可行使。

#### **第五条 提供技术服务和费率**

一、缔约一方应在其领土内指定供缔约另一方指定空运企业经营协议航班所使用的主用机场和备降机场，并向该空运企业提供飞行协议航班所需的通信、导航、气象和其他附属服务。关于上述的具体办法应由缔约双方航空当局协商确定。

二、缔约一方指定空运企业使用缔约另一方的机场设备和技术服务应按公平合理的费率付费。这些费率不应高于从事国际航

班飞行的其他国家空运企业使用类似设施和服务所付的费率。

## **第六条 关税和税收**

一、缔约一方指定空运企业飞行国际航班的飞机，以及留置在机上的正常设备、零备件、燃料、油料(包括液压油)、润滑油和机上供应品(包括食品、饮料和烟草)，在进入缔约另一方领土时，应豁免一切关税、检验费和其他税捐，但这些设备和物品须留置在飞机上直至再次运出。

二、缔约一方指定空运企业运入或代表该企业运入缔约另一方领土的只供飞行国际航班使用的燃料、油料(包括液压油)、润滑油、零备件、正常设备和机上供应品，或装上该企业的飞机的上述物资，即使在装机的缔约方领土内的航段上使用，应豁免所有税收和费用，包括缔约另一方领土内所征收的关税和检验费。上述物资应交海关监管。

三、留置在缔约任何一方飞机上的机上正常设备、零备件、机上供应品、燃料、油料(包括液压油)和润滑油，只能在缔约另一方海关当局同意后，方可在缔约另一方领土内卸下。该当局可要求将这些物品置于他们监管之下，直至再次运出，或按海关规定另作处理。

## **第七条 代表机构和人员**

一、为了经营规定航线上的协议航班，缔约一方指定空运企业有权在对等的基础上在缔约另一方领土内规定航线上的通航地点设立代表机构。本款所述的代表机构的人员应受驻在国的现行法律和规章的管辖。

二、除非另有协议，缔约一方指定空运企业设在缔约另一方领土内的代表机构的工作人员，应为缔约任何一方的国民，其人数由缔约双方航空当局在对等的基础上商定。

三、缔约一方应尽最大可能保障缔约另一方指定空运企业代

表机构及其工作人员的安全，并保护上述空运企业在其领土内经营协议航班所用的飞机、物品和其他财产。

四、缔约一方应向缔约另一方指定空运企业的代表机构及其工作人员提供有效地经营协议航班所需要的协助和方便。

五、缔约任何一方指定空运企业进入和离开缔约另一方领土的航班上的机组成员，应为指定该空运企业的缔约一方的国民。缔约任何一方指定空运企业如欲在进入和离开缔约另一方领土的航班上雇用任何其他国籍的机组成员，应事先取得缔约另一方的同意。

#### **第八条 空运企业收入的结汇**

一、缔约任何一方给予缔约另一方指定空运企业以任何可兑换货币自由结汇该指定空运企业因运输旅客、行李、货物和邮件在缔约一方领土内所得的收支余额的权利。结汇应按照在其境内获得这种收入的缔约方的外汇管理规则办理。如缔约双方间的支付按一项专门协定办理，则该协定应适用。

二、缔约一方应为空运企业将其结汇款汇往缔约另一方提供便利。缔约双方应尽力协助及时办理结汇。

#### **第九条 入境和放行规章**

一、缔约一方关于从事国际飞行的飞机进出其领土及该飞机在其领土内航行的法律和规章，均适用于缔约另一方指定空运企业。

二、缔约一方关于旅客、机组、货物和邮件入境、在其领土内停留、过境和出境的法律和规章，例如关于入出境、移民、护照以及海关和卫生措施的手续，均适用于在其领土内的缔约另一方指定空运企业飞机载运的旅客、机组、货物和邮件。

三、对直接过境缔约任何一方领土，并不离开机场为此所设区域的旅客只采取非常简单形式的控制措施。直接过境的行李和

货物应予豁免关税、检验费和其他税捐和费用。

## 第十条 运力规定

一、缔约双方指定空运企业在经营规定航线协议航班方面应享有公平和合理平等的机会。

二、在经营协议航班方面，缔约一方指定空运企业应考虑到缔约另一方指定空运企业的利益，以免不适当地影响后者在整条航线或其航段上经营的航班。

三、双方指定空运企业经营协议航班提供运力的有关事宜应由缔约双方航空当局商定。

四、指定空运企业提供的协议航班，其主要目的应是以合理的载运比率提供足够的运力，以满足运输来自、前往指定该空运企业的缔约方领土的旅客、货物和邮件的需要。缔约任何一方的指定空运企业在缔约另一方领土内的地点装卸前往或来自第三国地点的国际业务的权利应是辅助性质的。

五、对在指定空运企业的缔约方以外的国家领土内规定航线上的地点装卸旅客、货物和邮件，应按运力须与下列各点相联系的总原则，予以载运：

（一）来自和前往指定该空运企业的缔约方领土的业务需要；

（二）在考虑到该空运企业所经地区国家的空运企业所建立的其他航班后，该地区的业务需要；

（三）联程航班经营的需要。

## 第十一条 统计数据的提供

缔约一方航空当局应按缔约另一方航空当局的要求，向其提供审议缔约一方指定空运企业在规定航线上提供的运力而可能合理地需要的统计资料。这些资料应包括为确定该指定空运企业所承运的业务量所需的全部情况。

## 第十二条 运价的制定

一、任何协议航班的运价，应在合理的水平上制定，适当照顾到一切有关因素，包括经营成本、合理利润、航班特点（如速度和舒适水平），以及其他空运企业在规定航线任何航段上所收取的运价。这些运价应根据本条下列规定制定。

二、本条第一款所述运价以及与使用该运价有关的代理费，应由缔约双方指定空运企业商定，如有必要和可能，应与在该航线或其航段上经营的其他空运企业进行磋商。商定的运价应经缔约双方航空当局批准，并至少应在其拟议采用之日六十天前提交各自航空当局。在某些情况下经上述当局同意，这一时限可予缩短。

三、如指定空运企业不能就这些运价中的任何一项达成协议，缔约双方航空当局应设法达成协议，确定运价。

四、如双方航空当局未能就批准根据本条第二款向其提交的任何运价达成协议，或未能根据第三款就运价的确定达成协议，此问题应根据本协定第十七条规定提交缔约双方解决。

五、在根据本条规定决定新运价前，已生效的运价应继续有效。但是，运价不应由于本款规定在其应失效之日十二个月后仍然有效。

## 第十三条 文件

一、缔约一方指定空运企业在规定航线上飞行的飞机应具有该缔约方的国籍标志和登记标志，并携带下列证件和文件：

- （一）登记证；
- （二）适航证；
- （三）航行记录表；
- （四）机上无线电台执照；
- （五）空勤组成员的执照或证件；
- （六）空勤组名单；

(七) 注明起讫地点的旅客名单；

(八) 货物、邮件舱单；

(九) 总申报单。

缔约一方发给或核准的上述有效证件和执照，缔约另一方应予承认。

二、缔约一方指定空运企业可使用租自第三国的飞机飞行规定航线上的协议航班，但应在拟议飞行的三十天之前向缔约另一方航空当局发出通知并提供租用飞机的有关情况。然而，如缔约一方提出要求，缔约双方应就对第三国籍飞机有关而可能发生的问题进行协商。

#### **第十四条 搜寻与援救**

缔约一方指定空运企业的飞机如在缔约另一方领土内遇险或失事时，缔约另一方应根据缔约双方均接受的国际规章或建议措施：

一、立即将失事情况通知缔约一方；

二、立即进行搜寻与援救；

三、对旅客和空勤组提供援助；

四、对飞机和机上装载物采取一切安全措施；

五、调查事故情况；

六、允许缔约一方的代表接近飞机，并作为观察员参加对事故的调查；

七、如调查中不再需要飞机和其装载物，应予放行；

八、将其调查结论和最后报告书面通知缔约一方。

#### **第十五条 航空保安**

一、缔约一方应在其领土内根据其国家法律和规章采取一切必要的防范措施以防止针对缔约另一方的民用航空器、空勤组人员、旅客、行李、货物和邮件的非法行为。

二、缔约一方应立即将在其境内发生的针对缔约另一方民用飞机的非法行为通知该缔约另一方，并采取一切必要的措施反对该非法行为，确保飞机及其旅客、空勤组、行李、货物和邮件的安全。

三、在拟采取第二款所述的措施时，除非情况不允许，缔约双方应进行协调。

## **第十六条 协 商**

一、缔约双方应本着密切合作和相互支持的精神，保证本协议定的各项规定的正确实施和满意的遵守。为此，缔约双方航空当局应经常相互协商。

二、缔约任何一方可要求与缔约另一方进行协商，这一协商可以口头或书面进行，并应在收到要求之日起六十天内进行，除非缔约双方同意延长这一期限。

## **第十七条 解决争端**

一、如对本协议的解释或实施发生任何争议，缔约双方航空当局应本着友好合作和相互谅解的精神，设法直接通过谈判予以解决。

二、缔约双方航空当局如按照本条第一款不能求得解决，则争端应通过外交途径予以解决。

## **第十八条 修 改**

如缔约任何一方认为修改本协议包括航线表的任何条款是可取的，可要求与缔约另一方进行协商。此项协商可在航空当局之间通过会谈或信函进行，并应在收到要求之日起六十天内开始。达成协议后的修改在通过外交途径换文确认后方能生效。

## **第十九条 终 止**

缔约一方可随时将其终止本协议的决定通知缔约另一方。通

知发出后,本协定在缔约另一方收到通知之日起十二个月后终止,除非在期满前撤回该通知。在通知之日起十四天后,或将通知递交缔约另一方在缔约一方领土内的外交机构之日,该项通知应认为已被收到。

## **第二十条 标题**

本协定每条均冠以标题,只是为了查阅方便,而决非对本协定的范围或意图予以解释、限制或说明。

## **第二十一条 生效**

本协定自缔约双方已完成了各自的法律和宪法程序并以外交换文相互通知之日起生效。

下列全权签字人,经其各自政府正式授权,已在本协定上签字,以昭信守。

本协定于一九八九年三月三十一日在北京签订,一式两份,每份都用中文、马来文和英文写成,三种文本具有同等效力。

中华人民共和国政府

马来西亚政府

代 表

代 表

**胡逸洲**

**林良实**

(签字)

(签字)

编者注: 缔约双方相互通知已完成各自法律程序,本协定自一九八九年六月五日起生效。航线表略。