

中华人民共和国政府 和尼泊尔国王陛下政府 民用航空运输协定

中华人民共和国政府和尼泊尔国王陛下政府，以下简称“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，

为了发展两国民用航空方面的相互关系，就建立两国领土之间以及以远地区的航班，达成协议如下：

第 一 条 定 义

除非本协定另有规定，本协定中：

一、“公约”，指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》，包括根据该公约第九十条通过的附件，以及根据该公约第九十条和第九十四条通过对缔约双方均有效或者缔约双方均批准的对该公约或者附件的任何修改。

二、“航空当局”，中国方面指中国民用航空总局，尼泊尔方面指尼泊尔文化、旅游和民航部，或者就双方而言指受权执行上述当局目前所行使的职能的任何当局或者个人。

三、“指定空运企业”，指根据本协定第四条指定和许可的空运企业。

四、“领土”，指该国主权管辖下的陆地、领海及其以上的空域。

五、“航班”、“国际航班”、“空运企业”和“非运输业务性经停”等同于公约第九十六条分别规定的定义。

六、“运价”，指运输旅客、行李和货物所采用的价格和价格适用条件，包括提供代理和其他附属服务的价格和价格条件，但不包括运输邮件的价格和价格条件。

七、“航线表”，指本协定附件中的航线表以及根据本协定第十八条规定修改的航线表。航线表是本协定的组成部分。

八、“协定”，指本协定、其在适用中制定的附件及其任何修改。

九、“协议航班”，指在规定航线上为了取酬分别或者混合运输旅客、邮件和货物的定期航班。

十、“规定航线”，指本协定所附航线表规定的航线。

十一、“用户费用”，指提供机场、导航或者航空保安设施或者服务，包括相关服务和设施而向空运企业收取的费用。

十二、“法律和规章”，指缔约一方生效的法律和规章。

十三、“航空器”，指民用航空器。

十四、“运力”，

(一)就航空器而言，指该航空器在航线或者航段上可提供的商务载量。

(二)就航班而言，指飞行该航班的航空器的运力乘以该航空器在一定时期内在航线或者航段上所飞行的班次。

第二条

芝加哥公约的适用

本协定的条款应符合《国际民用航空公约》中适用于国际航班的条款。

第三条 授 权

一、缔约一方给予缔约另一方下列权利，以便缔约另一方指定空运企业经该缔约一方主管当局批准经营国际航班：

- (一) 不经停飞越缔约一方领土；
- (二) 在上述领土内做非运输业务性经停。

二、缔约一方给予缔约另一方以本协定规定的权利，以便在本协定附件航线表有关部分规定的航线上建立定期国际航班。这种航班和航线以下分别称为“协议航班”和“规定航线”。

缔约一方指定空运企业在规定航线上经营协议航班时，除本条第一款规定的权利外，还应享有在缔约另一方领土内本协定附件航线表所列航线上规定的地点经停的权利，以便混合或者分别上下来自或者前往该缔约一方的旅客、行李和货物包括邮件。

三、本条第二款的规定不得理解为给予缔约一方的空运企业为出租或者取酬在缔约另一方领土内装载旅客和货物包括邮件前往该缔约另一方领土内的另一地点的权利。

四、如因武装冲突、政治动乱或者事态发展或者特殊和不寻常的情况，缔约一方指定空运企业无法在正常的航线上经营航班，缔约另一方应尽力对航线做适当的临时安排，以便利该缔约一方指定空运企业继续经营该航班。

第四条 空运企业的指定和许可

一、缔约一方有权书面向缔约另一方指定一家空运企业，在规定航线上经营协议航班，并且有权撤销或者更改上述

指定。

二、在不违反本条第三款和第四款规定的情况下，缔约另一方航空当局在收到上述指定通知后，应立即给予缔约另一方指定空运企业以适当的经营许可以便经营协议航班，不应迟延。

三、在不违反本条和第五条第一款规定的情况下，缔约另一方航空当局应立即给予缔约另一方指定空运企业以适当的许可，不应迟延。

四、缔约一方有权拒绝给予本条第二款所指的经营许可，或者对指定空运企业行使本协定第三条规定的权利附加它认为必要的条件，如该缔约一方对缔约另一方指定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另一方或者其国民有疑义。

五、根据上述第二款指定空运企业一经获得许可，即可按照本协定的适用规定随时开始经营全部或者部分协议航班。

第五 条

经营许可的撤销或者暂停

一、缔约一方航空当局有权撤销或者拒发本协定第四条所指的对缔约另一方指定空运企业的经营许可，或者撤销或者暂停上述许可或者附加条件。

(一) 如该空运企业不具备该缔约一方航空当局根据公约通常和合理地适用的法律和规章所要求的合格条件；

(二) 如该空运企业不遵守该缔约一方的法律和规章；

(三) 如该缔约一方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另一方或者其国民有疑义；

(四) 如该空运企业未能按照本协定规定的条件经营。

二、除非必须立即采取行动以防止违反上述法律和规章，本条第一款所述权利只能在按照本协定第十八条与缔约另一方协商后方可行使。

第六条

经营协议航班的原则

一、缔约双方指定空运企业在规定航线上经营双方领土间的协议航班，应享有公正和均等的机会。

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相同航线全部或部分航段上经营的航班。

三、缔约一方应在其职权范围内采取一切适当的措施，消除对缔约另一方空运企业的竞争地位造成不利影响的任何形式的歧视或者不公平的竞争做法。

四、缔约双方航空当局应随时共同确定在规定航线上须提供的运力。

第七条

运 价

一、指定空运企业在缔约双方领土之间以及以远地区经营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，包括用户的利益、经营成本、合理利润和市场方面的考虑。

二、本条第一款所述运价，应由缔约双方指定空运企业商定，如有必要和可能，可与在相同航线或者航段上经营的其他空运企业进行协商。

三、商定的运价至少应在距计划采用之日六十（60）天（或经缔约双方航空当局商定的较短期限）前提交缔约双方航

空当局，并经缔约双方航空当局批准后生效。

四、如航空当局未能根据本条第三款的规定就运价达成协议，则应在缔约任何一方的要求下，根据本协议第十九条的规定解决这一问题。

五、根据本条规定制定的运价应继续适用，直至根据本条规定确定的新运价取代现有运价。但除非缔约双方航空当局另行商定，不得以本款为由将上述运价的有效期限自其本应失效之日起延长十二（12）个月。

第八条

班期时刻表的批准

一、缔约双方指定空运企业至少应在距计划生效之日六十（60）天前将计划采用的协议航班的班期时刻表和任何修改提交缔约双方航空当局批准。

二、缔约双方指定空运企业可经营“特别”航班以补充协议航班。上述航班的申请至少应在距计划飞行之日五（5）个工作日内向缔约双方航空当局提出。

第九条

证件和执照的承认

一、为了在附件规定的航线上经营协议航班，缔约一方应承认缔约另一方颁发或者核准的并在有效期内的适航证、合格证和执照，但是颁发或者核准上述证件或者执照的条件，应相当于或者高于公约制定的或者可能制定的最低标准。

二、但是对于在其本国领土上空的飞行，缔约一方有权拒绝承认由缔约另一方向其国民颁发或者核准的合格证和执照。

三、缔约一方可要求就缔约另一方关于航空设施、机组、航空器、对经营双方航空当局协议航班的空运企业的技术监督

和运行所保持和管理的安全标准进行技术讨论。如通过技术讨论，缔约一方认为缔约另一方在上述方面未能有效地保持和管理至少相当于根据公约制定的最低标准的安全标准和要求，该缔约一方应将发现的情况和遵守这些最低标准所应采取的必要步骤通知缔约另一方，缔约另一方应采取适当的纠正措施。

第十 条

资料的提供

缔约一方航空当局应根据缔约另一方航空当局的要求，向其提供审查在协议航班上提供的运力所合理需要的定期统计资料，以及可能表明运输业务最初始发地和最后目的地的资料。这些资料应包括确定指定该空运企业协议航班的业务量所需的全部资料。

第十一 条

法律和规章的适用

一、缔约一方关于从事国际航行的航空器进入、停留或离开其领土或者关于航空器运行或者航行的法律和规章，缔约另一方指定空运企业的这种航空器进出和在上述领土内时应予以遵守。

二、缔约一方关于入境、放行、过境、移民、护照、海关、检疫和货币的法律和规章，缔约另一方指定空运企业应予以遵守，或者代表其机组、旅客、货物和邮件在过境、进入、离开和在缔约另一方领土内时予以遵守。

三、缔约一方在适用其海关、移民、检疫和类似规章时，均不得给予从事类似国际航班的本国或者任何其他空运企业优于缔约另一方空运企业的待遇。

四、通过缔约一方领土直接过境、不离开机场为直接过境而设的区域的旅客、行李和货物，只采取简化的控制措施。直

接过境的行李和货物，除提供服务的费用外，应免纳关税和其他类似税收。

第十二条 税收、关税和费用

一、缔约一方指定空运企业飞行国际航班的航空器及其正常设备、零备件（包括发动机）、燃油、油料和润滑油、机上供应品（包括食品、饮料和烟草）以及机上的广告和宣传品在到达缔约另一方领土时，应在互惠的基础上根据缔约另一方的国家法律和规章，尽最大可能免纳关税、检验费和类似的国家或地方税费。但这些设备和供应品应留置在航空器上直到重新运出。

二、缔约一方指定空运企业或者代表该指定空运企业运入缔约另一方领土，或者装上该指定空运企业飞行的航空器并且只供该航空器在飞行国际航班时使用的正常设备、零备件、燃油、润滑油以及机上供应品，应免征税费，包括在该缔约一方领土内征收的关税和检验费，即使这些供应品仅在装上该航空器的缔约一方领土上空的航段上使用。

上述物品可被要求接受海关监管和控制。

本条的规定不应被解释为缔约一方有义务退还已对上述物品征收的关税。

三、缔约一方指定空运企业留置在航空器上的正常机载设备、零备件、燃油、润滑油以及机上供应品，经缔约另一方海关当局批准，可在缔约另一方领土内卸下。缔约另一方海关当局可要求对这些物品进行监管直至重新运出，或者根据海关规定另作处理。

四、缔约一方指定空运企业和另一家或者多家在缔约另一方领土内享有同样税费免纳待遇的空运企业订有合同，在缔约

另一方领土内向其租赁或者转让上述设备和物品的，则也应适用本条第一、二款的豁免规定。

第十三条

收入 汇 兑

一、指定空运企业有权直接和/或通过领有执照的代理在缔约另一方领土内销售航空运输。在缔约一方国家法律和规章允许的范围内，指定空运企业有权以该缔约一方的货币或者以其他国家可自由兑换的货币销售运输，并且在缔约一方国家法律和规章允许的范围内，任何人有权以该空运企业接受的货币购买这种运输。

二、缔约一方给予缔约另一方指定空运企业以权利，按照该缔约一方的法律和规章将其在该缔约一方领土内运输旅客、邮件和货物所得收入扣除支出的余额，包括这种收入汇出前存款所得的商业利息，最好在提出汇款申请之日起三十（30）天内按官方汇率自由汇出。

三、缔约一方应为缔约另一方指定空运企业在缔约一方领土内的收入的汇兑提供便利，并应及时协助办理有关手续。

第十四条

航 空 保 安

一、根据国际法赋予缔约双方的权利和义务，缔约双方重申，为保护民用航空安全免遭非法干扰而相互承担的义务，构成本协定不可分割的组成部分。在不限制国际法赋予的权利和义务的普遍性的情况下，缔约双方应特别遵守一九六三年九月十四日在东京签订的《关于在航空器内的犯罪和其他某些行为的公约》、一九七〇年十二月十六日在海牙签订的《关于制止非法劫持航空器的公约》、一九七一年九月二十三日在蒙特

利尔签订的《关于制止危害民用航空安全的非法行为的公约》以及任何其他有关民用航空保安的、缔约双方均参加的多边协定。

二、缔约双方应根据请求相互提供必要的协助，防止非法劫持民用航空器和其他危及航空器及其旅客、机组、机场和航行设施安全的非法行为，以及危及民用航空安全的任何其他威胁。

三、缔约双方在其相互关系中，应遵守国际民用航空组织制定的、作为《国际民用航空公约》附件并对缔约双方均适用的航空保安规定和技术要求。为此，缔约双方应要求在其领土内注册的航空器经营人和主要营业地或者永久居住地在其领土内的航空器经营人以及在其领土内的机场经营人遵守上述保安规定。

四、缔约双方同意，可要求上述航空器经营人在进出缔约另一方领土或者在缔约另一方领土内停留时遵守缔约另一方要求的、本条第三款所述的航空保安规定和要求。

五、缔约一方应保证在其领土内有效地采取足够措施，在登机或者装机前和在登机或者装机时保护航空器，并且对旅客、机组、手提物品、行李、货物和机上供应品进行检查。缔约一方对缔约另一方提出的为对付特定威胁而采取合理的特殊保安措施的要求，应给予同情的考虑。

六、当发生非法劫持民用航空器事件或者以劫持航空器相威胁的事件，或者发生其他危及航空器及其旅客、机组、机场或者航行设施安全的非法行为时，缔约双方应相互协助，提供联系的方便并采取其他适当的措施，以便迅速、安全地结束上述事件或者威胁。

七、如缔约一方对本条的航空保安规定有疑义，缔约一方航空当局可要求立即与缔约另一方航空当局进行协商。

第十五条

航空安全

一、缔约一方可随时要求就缔约另一方在航行设施、飞机机组、航空器和航空器运行的领域所维持的安全标准进行磋商。磋商应该在提出要求后三十（30）天内进行。

二、如果在磋商之后，缔约一方发现缔约另一方未能有效地维持和管理本条第一款所述领域的安全标准，以满足根据公约当时所制定的标准，缔约另一方须被告知调查结果以及为遵守 ICAO 的标准视为必要的措施。缔约另一方须在商定的时间范围内采取适当的改正行为。

三、根据公约第十六条进一步同意，由缔约一方空运企业经营或代表其经营进出缔约另一方国家领土航班的航空器在缔约另一方的国家领土内时，缔约另一方的授权代表可对其进行检查，但应避免对航空器运行造成不合理的延误。尽管有公约第三十三条提到的义务，此项检查的目的是查验航空器的相关文件、航空器机组的执照是否有效，以及航空器的设备和航空器的条件是否符合根据公约当时所制定的标准。

四、如必须采取紧急行动确保空运企业的运营安全，缔约一方保留立即暂停或修改缔约另一方一家空运企业的经营许可的权利。

五、缔约一方根据本条第四款采取的任何行动如果在采取此种行动的依据不复存在时须停止。

六、关于本条第二款，如果确定缔约一方在商定的时间期限届满时仍然未能符合国际民航组织的标准，应将此事通知国际民航组织的秘书长。如果随后对情况加以圆满解决，也须将此通告国际民航组织的秘书长。

第十六条

空运企业代表机构和商务活动

一、缔约双方指定空运企业有权：

(一) 在缔约另一方领土内规定航线上的地点设立办事处，以便促进航空运输和机票销售（包括销售和填开机票和/或航空货运单的权利，包括该指定空运企业的和任何其他承运人的机票/航空货运单），以及置备为提供协议航班的航空运输所需的其他设备；

(二) 在缔约另一方领土内直接和由该空运企业自行决定，通过持有执照的代理销售有关协议航班的航空运输。

二、缔约一方指定空运企业有权在对等的基础上派人并在缔约另一方领土内保留其代表以及提供协议航班所需的商务、运行和技术人员。

三、缔约一方指定空运企业的办事处人员应是缔约一方的国民；办事处人员的数目应由缔约双方航空当局确定。上述办事处可使用在缔约另一方领土内经营、并被授权在该领土内提供该缔约一方国家法律和规章允许的服务的任何其他组织、公司或空运企业的服务。

四、上述指定空运企业的代表和人员应遵守缔约另一方生效的法律和规章，缔约一方应根据这些法律和规章在对等的基础上尽快为本条第二款所述的代表和人员颁发必要的工作许可、签证或其他类似文件，不应迟延。

五、就商务活动而言，上述原则应适用于缔约双方指定空运企业。缔约一方主管当局应采取一切必要措施，保证缔约另一方指定空运企业的代表机构可以有序地进行活动。

六、缔约一方指定空运企业飞行协议航班的机组成员应为该缔约方的国民。如缔约一方指定空运企业计划在协议航班上

雇用任何其他国籍的机组成员,应事先获得缔约另一方的批准。

第十七条

用户费用

一、缔约一方向缔约另一方指定空运企业收取或允许收取的费用均不应高于向经营类似国际航班的任何其他国家的指定空运企业所收取的用户费用。

二、在可行的情况下,缔约一方应鼓励其收费主管当局与使用服务及设施的空运企业通过其代表进行协商,并应将改变用户费用的计划合理地通知用户,以便用户在改变收费之前表达意见。缔约一方应进一步鼓励收费主管当局和空运企业交换关于用户费用的适当信息。

第十八条

多边公约

本协定及其附件应予以修改以符合对缔约双方均有约束力的任何多边公约适用于国际航班的条款。

缔约双方可根据本协定的规定举行协商,以便确定本协定受多边公约规定影响的程度。

第十九条

协商和修改

一、本着密切合作的精神,缔约双方航空当局应随时协商,以便保证执行和满意地遵守本协定及其附件的规定,并应在必要时就修改本协定及其附件进行协商。

二、缔约一方可以要求进行会谈或书面形式的协商,并应自要求之日起六十(60)天内开始,除非缔约双方同意延长这一期限。

三、缔约双方商定的对本协定的任何修改，应自缔约双方书面相互通知完成各自法律规定之日起生效。

四、对本协定附件的任何修改应由缔约双方航空当局之间书面商定，并应自上述航空当局确定的日期开始生效。

第二十条

争端的解决

一、如缔约双方之间对本协定的解释或者适用发生争端，缔约双方航空当局应首先通过直接谈判予以解决。

二、如缔约双方航空当局不能解决上述争端，缔约双方应通过外交途径解决上述争端。

第二十一条

登 记

本协定以及对本协定的任何修改应向国际民用航空组织登记。

第二十二条

终 止

一、缔约一方可随时通过外交途径书面通知缔约另一方其终止本协定的决定。该通知应同时发给国际民用航空组织。在此情况下，本协定应在缔约另一方收到通知之日起十二（12）个月后终止，除非在期满前经协议撤回该通知。如缔约另一方未确认收到该通知，则应视为在国际民用航空组织收到该通知后十四（14）天缔约另一方已收到该通知。

第二十三条

标 题

本协定每条的标题，只是为了查阅方便，绝非对本协定条款的范围予以解释、限定或者说明。

第二十四条

生 效

本协定应在外交换文确认缔约双方已经完成一切法律要求之日生效。

下列代表，经其政府正式授权，在本协定上签字，以昭信守。

本协定于二〇〇三年八月十九日在北京签订，共两份，用中文、尼泊尔文和英文写成，三种文本同等作准。如在执行或适用上有分歧，以英文本为准。

中华人民共和国政府

代 表

杨元元

(签 字)

尼泊尔国王陛下政府

代 表

萨尔玛

(签 字)

附 件：

航 线 表

一、中华人民共和国政府指定空运企业所经营的协议航班的往返航线如下：

中国境内地点——除德里外由中方自选的两个中间点——加德满都——除德里外由中方自选的两个以远点

二、尼泊尔国王陛下政府指定空运企业所经营的协议航班的往返航线如下：

尼泊尔境内地点——由尼方自选的两个中间点——北京、上海以及由尼方自选的中国境内向外国航空公司开放国际业务的四个地点（包括拉萨）——由尼方自选的两个以远点

三、缔约各方指定空运企业可在中间点和以远点行使第五业务权。

四、缔约各方指定空运企业在任何或者所有飞行中，可自行决定不经停上述规定航线上的任何地点，但协议航班应在指定该空运企业的缔约一方境内始发和终止。