

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沙特阿拉伯王国 政府民用航空运输协定

中华人民共和国政府和沙特阿拉伯王国政府（以下简称“缔约双方”），

为了便利两国人民之间的友好交往，发展两国民用航空方面的相互关系，

作为1994年12月7日在芝加哥开放签字的《国际民用航空公约》的当事国，就建立和经营两国领土之间及其以远地区的航班，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 1944 年 12 月 7 日在芝加哥开放签字的《国际民用航空公约》，包括对缔约双方均生效或缔约双方均批准的、根据该公约第九十条规定通过的任何附件，以及根据该公约第九十条和九十四条规定对附件或者公约所作出的任何修改。

二、“航空当局”，中华人民共和国方面指中国民用航空总局，或者指受权执行该局目前所行使的任何职能的任何个人或者机构；沙特阿拉伯王国方面指民用航空总局，或者指受权执行该局目前所行使的任何职能的任何个人或者机构。

三、“协定”，指本协定及其附件以及根据本协定第十九条规定对本协定和/或其附件所作出的任何修改。

四、“空运企业”，指提供或者经营国际航班的任何航空运输企业。

五、“指定空运企业”，指根据本协定第三条规定经指定和许可的空运企业。

六、“航空器”，指民用航空器。

七、“航班”，指以航空器从事旅客、行李、货物或者邮件公共运输的任何定期航班。

八、“国际航班”，指飞经一个以上国家领土上空的航班。

九、“非运输业务性经停”，指目的不在于上下旅客、行李、货物或者邮件的任何经停。

十、“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。

十一、“运价”，指运输旅客、行李和货物所采用的价格和价格条件，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。

十二、“航线表”，指本协定附件规定的航线表或者根据本协定第十七条规定修改的航线表。航线表是本协定的组成部分。

十三、“规定航线”，指航线表规定的航线。

十四、“零备件”，指装入航空器，具有维修或替换性质包括引擎在内的物品。

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，以便缔约另一方指定空运企业在附件规定的航线上建立和经营国际航班（以下简称“协议航班”）。

二、在不违反本协定规定的情况下，缔约一方指定空运企业在规定航线上经营协议航班时，享有下列权利：

（一）沿缔约另一方航空当局规定的航路不经停飞越缔约另一方领土；

（二）经缔约另一方航空当局同意，在缔约另一方领土内规定航线上的地点作非运输业务性经停；

（三）在缔约另一方领土内本协定规定航线上的地点经停，以便上下来自或者前往缔约一方领土的国际旅客、行李、货物和邮件。

三、缔约一方指定空运企业在缔约另一方领土内地点载运前往或者来自第三国国际业务的权利，由缔约双方航空当局商定。

第 三 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或者多家空运企业，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、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者其国民。

三、缔约另一方航空当局可要求缔约一方指定空运企业向其证明，该指定空运企业有资格履行缔约另一方航空当局通常合理地适用于国际航班经营的法律和规章所规定的条件与义务。

四、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通知后，应给予该指定空运企业以适当的经营许可，不应无故迟延。

五、缔约一方指定空运企业一经获得许可，即可在上述许可规定的日期，按照本协定的有关规定开始经营协议航班。

第 四 条

许可的撤销、暂停或者附加条件

一、有下列情形之一时，缔约一方有权撤销或者暂停对缔约另一方指定空运企业的经营许可，或者对该指定空运企业行使本协定第二条规定的权利附加它认为必要的条件：

（一）缔约一方对该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国家或者其国民有疑义；或者

（二）该指定空运企业不遵守本协定第五条所指的缔约一方的法律和规章；或者

（三）该指定空运企业在其他方面没有按照本协定规定的条件经营。

二、除非本条第一款规定的撤销、暂停或者附加条件必须立即执行，以防止该指定空运企业进一步违反法律和规章，上述权利只能在与缔约另一方磋商后方可行使。

第 五 条

法律和规章的适用

一、缔约一方关于从事国际运营的航空器进出其领土或者在其领土内运行和航行的法律和规章，应适用于缔约另一方指定空运企业进出该缔约一方领土或者在该缔约一方领土内运行和航行的航空器。

二、缔约一方关于旅客、机组、行李、货物或者邮件进出其领土或者在其领土内停留的法律和规章，例如关于入境、放行、移民、护照、海关和检疫的法律和规章，应适用于缔约另一方指定空运企业进出该缔约一方领土或者在该缔约一方领土内停留的航空器所载运的旅客、机组、行李、货物或者邮件。

三、缔约一方关于航空器方面的其他法律和规章以及有关民用航空方面的其他规定，应适用于在其领土内运营协议航班的缔约另一方指定空运企业。

四、对直接过境、不离开为直接过境而设的机场区域的旅客、行李、货物和邮件，只采取简化的控制措施。

第 六 条

运力规定

一、缔约双方指定空运企业应享有公平均等的机会在规定航线上经营协议航班。

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或者航段上经营的航班。

三、缔约双方指定空运企业提供的协议航班应以合理的载运比率提供足够的运力，以便满足缔约双方领土之间的旅客、行李、货物和邮件的运输需要。

四、缔约一方指定空运企业在规定航线上缔约双方领土以外

地点上下旅客、行李、货物和邮件，应根据运力须与下列各点相联系的总原则予以规定：

（一）来自和前往指定空运企业的缔约一方领土的运输需要；

（二）协议航班所经缔约双方以外国家或者地区的运输需要，但应考虑该国家或者地区的空运企业所建立的其他航班；

（三）联程航班经营的需要。

第 七 条 商 务 安 排

一、运力、班次和机型应由缔约双方航空当局商定。

二、指定空运企业的地面服务业务，应依照缔约另一方的法律和规章进行。

三、缔约一方应授予缔约另一方指定空运企业在缔约一方领土内，直接或通过其自行选择的持有执照的代理人进行航空运输销售的权利。

四、缔约一方指定空运企业可根据运输需求申请在规定航线上进行加班飞行。加班飞行的申请至迟应在距计划加班飞行之日3天前向缔约另一方航空当局提出，获准后方可飞行。

五、缔约一方指定空运企业应在距经营任何协议航班之日60天前，向缔约另一方航空当局提交计划的班期时刻表，以获取批准。该班期时刻表应包含航班类型、使用的航空器、班期时刻和任何其他相关信息。这应同样适用于任何随后的变化。经该航空当局批准，在特殊情况下可缩短此时限。

第 八 条 运 价

一、规定航线上的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、合理利润和航班特点

(如速度和舒适水平) 以及其他空运企业的航班在规定航线任何航段上的运价。

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航班的其他空运企业进行磋商。商定的运价至少应在距计划采用之日 60 天前提交各自航空当局, 经缔约双方航空当局批准后生效。

三、如缔约双方指定空运企业就运价未能达成协议, 缔约双方航空当局应通过磋商, 确定运价。

四、如缔约双方航空当局未能根据本条第二款就提交的任何运价的批准达成协议, 或者未能根据本条第三款就任何运价的确定达成协议, 则应根据本协定第十八条规定提交缔约双方解决。

五、根据本条规定确定新运价以前, 已生效的运价应继续适用。

第 九 条

技术服务和费率

一、缔约一方应在其领土内为缔约另一方指定空运企业经营的协议航班提供主用机场、备用机场和航行设施及相关服务, 包括通信、导航、气象服务以及其他辅助设施和服务。

二、缔约一方指定空运企业使用缔约另一方的机场和航行设施, 应按照缔约另一方有关当局规定的公平合理的费率付费。这些费率不应高于其他国家任何空运企业在缔约另一方领土内使用类似机场和航行设施和服务所适用的费率。

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, 向其提供审议缔约一方指定空运企业在规定航线上协议航班的运力所合理需要的统计资料, 这些资料应包括确定该指定空运企业协议

航班的运输业务量所需的全部资料。

第十一条 代表机构和人员

一、为了在规定航线上经营协议航班，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设立常驻代表机构。缔约一方指定空运企业在缔约另一方领土内代表机构的工作人员应为缔约任何一方的国民。尽管如此，缔约一方指定空运企业应有权根据缔约另一方有关入境、居留和雇佣的法律和规章，在缔约另一方领土内派驻和保留提供现有航班所需的代表人员和管理、技术、营运人员以及其他经理级的专家人员，包括第三国国民。

二、缔约一方指定空运企业协议航班上的机组人员应为该缔约一方国民。缔约一方指定空运企业如欲在其协议航班上雇用任何其他国籍的机组人员，应事先取得缔约另一方的批准。

第十二条 税 费

一、缔约一方指定空运企业飞行协议航班的航空器进入缔约另一方领土时，该航空器及该航空器上的正常设备、零备件（包括发动机）、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），应在对等的基础上免纳一切关税、税收、检验费和其他类似费用，但这些设备和物品应留置在该航空器上直至重新运出。

二、除了提供服务的费用外，下列设备和物品应在对等的基础上免纳一切关税、税收、检验费和其他类似费用

（一）运入缔约另一方领土供指定空运企业在飞行协议航班的航空器上使用的正常设备、零备件（包括发动机）、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)，即使这些设备和物品在缔约另一方领土内的部分航段上使用；

(二) 运入缔约另一方领土的为维护或者检修指定空运企业飞行协议航班的航空器的零备件（包括发动机）。

三、本条第一、二款所述设备和物品，经缔约另一方海关当局同意后，可在缔约另一方领土内卸下。这些设备和物品应受缔约另一方海关当局监管或控制直至重新运出，或者根据该缔约另一方的海关法规另作处理。

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借或者转让本条第一、二款所述设备和物品的，则也应适用本条第一、二款的豁免规定。

五、缔约一方指定空运企业运入缔约另一方领土的自用且不超过合理范围的宣传材料以及打印客票和货运单，应在对等的基础上免纳一切关税、税收、检验费和其他类似费用。

六、直接过境的行李、货物和邮件，除提供服务的费用外，应在对等的基础上免纳一切关税、税收、检验费和其他类似费用。

七、缔约一方指定空运企业在缔约另一方领土内的常驻代表机构人员如系缔约一方国民，其取得的工资、薪金和其他类似报酬，应在对等的基础上免征一切税收。

第十三条 收入汇兑

一、缔约一方指定空运企业在对等的基础上，有权将在缔约另一方领土内所取得的收入汇至缔约一方领土。

二、上述收入的汇兑应用可兑换货币，并按汇兑当日适用的有效汇率进行结算。

三、缔约一方应为缔约另一方指定空运企业在其领土内的收

人的汇兑提供便利，并应及时协助该空运企业办理有关手续。

第十四条 航空保安

一、缔约双方重申，为保护民用航空安全免遭非法干扰行为而相互承担的义务，构成本协定不可分割的组成部分。缔约双方应特别遵守1963年9月14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》、1970年12月16日在海牙签订的《关于制止非法劫持航空器的公约》、1971年9月23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》的规定。

二、缔约双方应根据请求相互提供一切必要的协助，防止非法劫持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标准和建议措施。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航空保安规定。

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规定的本条第三款所述的航空保安规定。缔约双方保证在其领土内采取足够有效的措施，在登机或者装机前和在登机或者装机时，保护航空器的安全，并且在登机或者装机前，对旅客、机组、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。

五、当发生非法劫持航空器事件或者以劫持航空器相威胁，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。

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、飞行机组、航空器和航空器运行方面所维持的安全标准进行磋商。磋商应在提出要求后 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第一款所述的、满足根据《国际民用航空公约》当时所制定的标准的安全标准，缔约一方应告知缔约另一方调查结果以及为符合国际民航组织的标准应采取的必要步骤。缔约另一方应在商定的期限内采取适当的改正行动。

三、根据公约第十六条，缔约双方进一步同意，缔约一方空运企业经营或者代表该缔约一方空运企业经营的进出缔约另一方领土航班的航空器在缔约另一方领土内时，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的义务，此项检查的目的是查验相关的航空器文件、机组执照的有效性，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以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或多家空运企业的经营许可的权利。

五、一旦采取行动的依据不复存在，缔约一方根据上述第四款采取的任何行动应予停止。

六、关于第二款，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，应将情况通报国际民航组织秘书长。如果随后情况得以圆满解决，也应通报国际民航组织秘书长。

第十六条

证件和执照的承认

缔约一方应承认缔约另一方颁发或者核准的用于在规定航线上经营协议航班的有效适航证、合格证和执照，但是颁发或者核准上述证件和执照的标准，应相当于或者高于根据公约随时制定的最低标准。

第十七条

磋商和修改

一、缔约双方或其航空当局应本着密切合作的精神，经常互相磋商，以确保本协定及其附件的各项规定得到实施和满意遵守。

二、缔约一方如认为需要修改本协定的任何规定，可要求与缔约另一方以会晤或者书面形式进行磋商，该磋商应在要求之日起 60 天内开始。商定的任何修改应在完成宪法或者其他必需的程序后，通过外交换文确认后生效。

三、仅与附件航线表和谅解备忘录的规定有关的修改，可由缔约双方航空当局商定。该修改一经双方航空当局批准即可生效。

第十八条

争端的解决

一、如缔约双方对本协定的解释或者实施发生争端，可先由缔约双方航空当局通过谈判磋商解决。

二、如缔约双方航空当局不能就上述争端达成协议，缔约双方应通过外交途径予以解决。

第十九条 终 止

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。本协定应在缔约另一方收到通知之日起 12 个月后终止，除非在期满前缔约双方协议撤回该通知。

第二十条 登 记

本协定或者对本协定的任何修改应向国际民用航空组织登记。

第二十一条 生 效

缔约双方应当相互书面通知已完成协定生效所必需的国内法律程序。本协定自后一份通知收到之日起生效。

下列代表，经其各自政府正式授权，在本协定上签字，以昭信守。

本协定于二〇〇七年七月二十三日在北京签订，一式两份，每份都用中文、阿拉伯文和英文写成，三种文本同等作准。如对文本的解释发生分歧，以英文文本为准。

中华人民共和国政府
代 表
杨元元

沙特阿拉伯王国政府
代 表
阿卜杜拉·利哈米

附件：

航线表

(一) 中华人民共和国政府指定空运企业经营协议航班的往返航线：

中国境内地点	中间点	沙特阿拉伯境内地点	以远点
任何地点	中方指定的 4 个地点	中方指定的 3 个地点	中方指定的 4 个地点

(二) 沙特阿拉伯王国政府指定空运企业经营协议航班的往返航线：

沙特阿拉伯 境内地点	中间点	中国境内 地点	以远点
任何地点	沙特阿拉伯 指定的 3 个地点	沙特阿拉伯 指定的 5 个地点	沙特阿拉伯 指定的 3 个地点

(三) 缔约任何一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领土内始发和终止。