

中华人民共和国政府和 喀麦隆共和国政府关于 在两国领土之间及其以远 地区建立定期航班的航班协定

中华人民共和国政府和喀麦隆共和国政府（以下简称“缔约双方”），作为1944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；愿为建立两国领土之间及其以远地区的定期航班缔结协定，作为对公约的补充，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》，包括对缔约双方已生效或者已由缔约双方批准的、根据该公约第九十条通过的附件及根据该公约第九十条和第九十四条对附件或者公约的任何修改。

（二）“航空当局”，中华人民共和国方面指中国民用航空局（CAAC），或者授权执行任何此类职能的任何机构。喀麦隆共和国方面指喀麦隆民用航空局（CCAA），或者授权执行任何此类职能的任何机构。

（三）“指定空运企业”，指根据本协定第四条经指定和许可的空运企业。

（四）“领土”，指一国主权管辖下的陆地、与之毗连的领水及以下的空域。

(五)“航班”、“国际航班”、“空运企业”、“非运输业务性经停”具有公约第九十六条分别赋予它们的含义。

(六)“协定”，指本协定及其附件以及对本协定及其附件的任何修改。

(七)“航空器”，指民用航空器。

(八)“运力”：

1. 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。

2. 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。

(九)“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)“航线表”，指本协定附件规定的航线表或者根据本协定第十九条(修订)修订的航线表。航线表是本协定的组成部分。

(十一)“规定航线”，指航线表规定的航线。

第二条 《芝加哥公约》的适用性

本协定的各项规定应符合公约中适用于国际航班的各项规定。

第三条 授予业务权

一、缔约一方给予缔约另一方的定期国际航班以下权利：

- (一) 沿其航空当局规定的航路不经停飞越其领土；
- (二) 经其航空当局同意，在其领土内作非运输业务性经停；
- (三) 本协定规定的其他权利。

二、缔约一方给予缔约另一方以本协定规定的权利，以便在本协定所附航线表的有关部分所规定的航线上建立定期国际航班。此种航班和航线以下分别称为“协议航班”和“规定航线”。

三、缔约一方指定空运企业在规定航线上经营协议航班时，除了享有本条第一款规定的权利外，还享有在缔约另一方领土内本协定航线表中所规定的地点经停，以便混合或单独上下旅客和货物，包括邮件的权利。

四、本条第二款的规定不得被视为给予缔约一方空运企业，为了出租或取酬，在缔约另一方领土内装载旅客、货物和邮件前往该缔约另一方领土内另一地点的权利。

第四条 空运企业的指定

一、缔约一方有权以书面方式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。

二、在不违反本条第三款和第四款规定的情况下，缔约另一方在收到上述指定通知后，应给予指定的空运企业以适当的经营许可，不应无故延迟。

三、缔约一方航空当局可要求缔约另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根据公约的各项规定，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。

四、当缔约一方对该指定空运企业的主要所有权或者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时，缔约一方有权拒绝给予本条第二款所述经营许可，或者对该空运企业行使本协定第三条规定的权利附加其认为必要的条件。

五、空运企业一经指定并获得许可，即可随时开始经营协议航班，但上述航班根据本协定第十三条规定制定的运价应生效，并且航空当局已颁发经营许可。

第五条 经营许可的撤销或者暂停

一、有下列情况之一时，缔约一方有权撤销经营许可或者暂停缔约另一方指定空运企业行使本协定第三条规定的权利，或者

对行使这些权利附加它认为必要的条件：

（一）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或者其国民有疑义；

（二）该空运企业未能遵守给予这些权利的缔约一方的法律或者规章；

（三）该空运企业在其他方面未能按照本协定规定的条件进行经营，并且未能维持和执行安全标准。

二、除非本条第一款所规定的撤销、暂停或者附加条件必须立即执行，以防止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。

第六条 税费

一、缔约一方指定空运企业飞行国际航班的航空器，以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），在抵达缔约另一方领土时应在对等的基础上免纳一切关税、检验费和其他类似费用，但这些设备、零备件、物品和供应品应留置在该航空器上直至重新运出。

二、对下列设备和物品也应在对等的基础上免征相同关税、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、为维护或者检修缔约一方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者控制直至重新运出，或者根据该缔约另一方的海关规章另作处理。

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时，亦应适用本条第一、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客票、货运单和宣传品，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。

六、直接过境缔约一方领土、不离开为直接过境而设的机场区域的旅客、行李、货物，只采取简化的控制措施，为防止暴力和空中劫机行为而采取保安措施的情况除外。直接过境的行李和货物应免征关税和其他类似费用。

七、缔约一方指定空运企业经营协议航班在缔约另一方领土内取得的收入、利润，应免征一切税收。

第七条 使用费率

一、缔约一方收费主管当局或者机构对缔约另一方指定空运企业征收的使用费率应公平合理，不得进行歧视。在任何情况下，为缔约另一方指定空运企业确定的任何使用费率其优惠程度不得低于在确定收费时任何其他指定空运企业所享有的最优惠条件。

二、缔约一方应鼓励其领土内的收费主管当局或者机构与使用服务和设施的指定空运企业进行磋商，并应鼓励收费主管当局或者机构和指定空运企业，根据本条第一款的原则交换必要信息，以便对收费进行精确审查，缔约一方应鼓励收费主管当局或者机构就用户费变更的任何提案向用户发出合理通知，以便在做出变更前使用户能够表达其意见。

三、应以高效和经济的方式提供收费设施和服务。

第八条 证件和执照的承认

一、缔约一方应为经营协议航班之目的，承认缔约另一方颁发或者核准且仍然有效的适航证、合格证和执照的有效性，但是颁发或者核准上述证件或者执照的标准，应相当于或者高于根据《国际民用航空公约》随时制定的最低标准。

二、但是，缔约一方有权拒绝承认缔约另一方向其本国国民颁发的，以在其本国领土上空飞行为目的的合格证与执照。

第九条 国家规章的适用

一、缔约一方关于航空器的旅客、机组、行李、货物或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、货币、卫生和检疫的规章，应适用于进出该缔约一方领土或在该缔约一方领土内停留的旅客、机组、行李、货物或者邮件。

二、缔约一方关于从事国际航行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其领土内运行和航行的航空器。

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规定，应适用于在其领土内经营协议航班的缔约另一方指定空运企业。

第十条 经营协议航班的原则

一、缔约双方航空当局应在运营开始前及之后，根据预计的运输需求，就缔约双方指定空运企业在协议航班上提供的全部运力达成协议。

二、缔约双方指定空运企业应享有公平均等的机会在双方领土之间以及以远规定航线上经营协议航班。

三、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。

四、运输在指定空运企业的缔约一方以外国家领土内规定航线上的地点上下的旅客和货物，包括邮件，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）协议航班所经地区的运输需要，但应考虑该地区各国空运企业所建立的其他航班；和
- （三）联程航班经营的需要。

第十一条 航空安全

一、缔约一方可随时要求就缔约另一方在飞行机组、航空器和航空器运行方面所采用的安全标准进行磋商。

二、如果在磋商之后，缔约一方发现在上述任一方面，缔约另一方未能有效地保持和执行至少等同于当时根据公约所规定的最低标准的安全标准，该缔约一方应将发现的问题以及为符合这些最低标准所应采取的必要步骤告知缔约另一方，并且该缔约另一方应采取适当的改正行动。如缔约另一方未能在十五天内或商定的更长期限内采取适当的行动，缔约一方可据此适用关于暂停实施业务权的第五条第一款第（三）项。

三、如缔约一方认为为确保空运企业运营安全必须立即采取行动，该缔约方保留立即暂停缔约另一方空运企业行使业务权的权利。

四、一旦采取行动的依据不复存在，缔约一方根据第二款或第三款采取的任何行动应予停止。

第十二条 航空保安

一、鉴于确保民用航空器及其旅客、机组的安全是国际航班

经营的基本先决条件，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，特别是根据《芝加哥公约》、1963年9月14日在东京签订的《关于在航空器内的犯罪和某些其他行为的公约》、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》、1988年2月24日在蒙特利尔签订的《制止在用于国际民用航空机场发生的非法暴力行为的议定书》以及对缔约双方有约束力的任何其他有关航空保安的多边协定构成本协定不可分割的组成部分。

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、危及民用机场和航行设施安全的任何其他威胁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《芝加哥公约》附件并对缔约双方均适用的航空保安标准和建议措施，并应要求在其领土内注册的航空器经营人、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。本款中提及的航空保安标准包括有关缔约方通知的任何差异。

四、缔约一方应确保在其领土内采取有效的措施保护航空器，检查旅客及其携带物品，在登机或者装机前和在登机或者装机时，对机组、货物（包括货舱行李）及机上供应品进行适当的检查，并调整这些措施以应对增加的威胁。缔约双方同意，可要求其空运企业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第三款所述的航空保安规定。对于缔约另一方提出的为应对特别威胁而采取合理的特殊保安措施的要求，缔约一方亦应采取积极的行动。

五、当发生非法劫持民用航空器事件或者以劫持航空器事件相威胁，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，以便以尽可能小的生命危险尽快结束上述事件或者威胁。

六、如缔约一方违反本条的航空保安规定，缔约另一方航空当局可要求与该缔约方航空当局立即进行磋商。如提出上述要求之日起三十天内未能达成令人满意的协议，缔约另一方可据此对该缔约方空运企业的经营许可予以暂停、撤销、限制或者附加条件。如情况紧急，缔约任一方可在三十天期限结束之前采取临时行动。

第十三条 运价

一、缔约一方指定空运企业对本协定所指航班适用的运价，应在合理的水平上制定，适当照顾到一切有关因素，包括用户利益、经营成本、航班特点、合理利润、其他空运企业运价，以及市场中的其他商业考虑。

二、缔约双方同意特别注意因如下原因可能遭到反对的运价：这些运价具有过分的歧视性，由于滥用支配地位而定价过高或者具限制性，由于享受直接或者间接补贴或者支持而人为地定价过低，或者具有掠夺性。

三、缔约一方可要求缔约双方指定空运企业通报或者登记前往或者始发于其领土的运输拟收取的运价。缔约一方可要求至少在运价拟采用之日前三十天通报或登记运价。在特殊情况下，可缩短这一期限。

四、缔约一方有权批准或者不批准自其领土始发的缔约双方领土间单程或者往返运输的运价。缔约一方指定空运企业对本协定涉及的缔约另一方领土与第三国领土之间的运输所收取的运价应遵守缔约另一方的批准要求。对于自缔约另一方领土始发的缔约双方领土间单程或者往返运输拟采用的运价或者已在采用的有效运价，缔约任何一方均不得采取单边行动，阻止使用或者终止

使用上述运价。

五、缔约一方可根据上面第四款的规定，明确通知申报运价的空运企业，运价已获批准。但是，如果自提交之日起三十天内，相关缔约方没有以书面形式通知缔约另一方不批准其空运企业的运价，应视为相关运价已获批准。如缔约双方商定缩短上述期限，任何通知不批准的期限亦应相应缩短。

六、如缔约一方认为前往其领土的运输所采用的运价属于上述第二款所述的情况，该缔约方应尽快，并至少在通报或者登记运价之日起三十天内通知缔约另一方其不同意该运价的决定，并可适用以下第七款规定的磋商程序。

七、缔约一方可要求就缔约任一方的空运企业对本协定所指航班的任何运价进行磋商，包括不予批准或者不予同意的运价。磋商应在收到磋商要求后至迟六十天内进行。缔约双方应在确保获得合理解决问题所需的信息方面进行合作。如缔约双方达成协议，缔约双方均应竭尽全力使协议生效。如未能达成协议，则应以运输始发领土所属缔约国的决定为准。

八、根据本条规定制定的运价应在由相关空运企业撤销之前或者新运价获得批准之前始终有效。但是任何运价不得自原到期之日起六个月后仍继续有效，除非得到缔约双方批准。如果一项运价已获批准且未规定到期日，而新的运价尚未申报和批准，则该运价应始终有效，直至缔约任一方主动地或应相关空运企业的要求终止其给予的批准。终止应至少提前三十天通知。

第十四条 统计资料和经营信息的提供

一、缔约一方航空当局应根据缔约另一方航空当局的要求，向其提供合理需要的定期统计报表或者其他统计报表，以确定缔约一方空运企业协议航班所载运的业务量以及这些业务的始发点和目的地。

二、缔约一方指定空运企业应在开始经营协议航班之前，尽

可能早地向缔约另一方航空当局提交班期时刻表，包括所用机型的信息，供其批准。此项要求也应适用于有关协议航班的任何变动。

第十五条 收入的汇兑

一、缔约一方应给予缔约另一方指定空运企业汇兑在其领土内所获得的收支结余的权利。汇兑无需得到事先批准，但应遵守收入产生的缔约一方领土内的外汇管理规章。收入汇兑应使用可兑换货币，并按汇兑当日适用的有效汇率进行结算。

二、缔约一方指定空运企业有权在缔约另一方领土内以当地货币支付当地开支，包括购买燃料。缔约一方指定空运企业可自行决定按照当地外汇管理规章，以可自由兑换货币支付在缔约另一方领土内的开支。

三、缔约双方已同意避免对其指定空运企业的活动所产生的收入进行双重征税。

第十六条 商业活动

一、根据缔约一方关于入境、居留和就业的规定和规章，缔约另一方指定空运企业有权在该缔约方领土内派驻负责其航班活动的管理、技术和运行的雇员和其他人员。

二、上述人员可包括缔约双方国民，或者经缔约双方主管当局批准，管理人员可包括第三国国民。

三、缔约一方指定空运企业有权使用本企业的运输凭证在缔约另一方领土内根据该国的法律和规章销售航空运输。指定空运企业代表机构可直接进行销售，或者通过具有提供此类服务适当执照的经授权的代理机构进行销售。

四、应公平地向所有空运企业提供地面服务；收费应以所提供服务的成本为基础；地面服务的种类和质量应相当于允许自办地面服务。

五、在经营或提供协议航班时，缔约一方任何指定空运企业可与缔约另一方的一家或者多家指定空运企业达成合作营销协议，例如包座和代码共享安排，但是上述协议中的所有空运企业均应具有适当的授权并满足通常适用于此类协议的要求。

第十七条 磋商

一、缔约双方航空当局应本着密切合作的精神经常进行互相磋商，以确保本协定的各项规定及所附航线表得到实施和满意遵守，并应在必要时对协定的修改进行磋商。

二、缔约一方可要求进行磋商，其中包括书面形式的磋商。磋商应在提出要求之日起三十（30）天内进行，除非缔约双方同意延长或缩短该期限。

第十八条 争端的解决

一、如缔约双方对本协定的解释或者适用发生争端，应先从缔约双方航空当局通过谈判协商解决。

二、如缔约双方航空当局不能就争端达成协议，缔约双方应通过外交途径予以解决。

第十九条 修订

一、缔约一方如要求修订本协定的任何规定，包括所附航线表的规定，应根据本协定第十七条在磋商后进行。

二、如果修订涉及协定所附航线表以外的其他规定，缔约双方应就上述修订履行与第二十四条相同的生效程序。

三、如果修订仅涉及所附航线表中的规定，缔约双方航空当局应就修订达成协议。上述修订应自双方航空当局达成协议之日起生效。

第二十条 多边公约

本协议及其附件可进行修订，以便符合对缔约双方均有约束力的任何多边公约。

第二十一条 向国际民航组织登记

本协议以及对本协议的任何修订应向国际民用航空组织登记。

第二十二条 终止

缔约一方可随时通知缔约另一方其终止本协议的决定。上述通知应同时通报国际民用航空组织。在此情况下，本协议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。如果缔约另一方未确认收到上述终止通知，在国际民用航空组织收到通知十四（14）天后可视为缔约另一方已收到通知。

第二十三条 附件

本协议的附件应视为协议的一部分，除非另有明确规定，对本协议的一切援引应包括对附件的援引。

第二十四条 生效

缔约双方须各自履行使本协议生效的国内法律程序，并相互通知。本协议自后一份书面通知收到之日起生效。

本协议于二〇一一年四月二十一日在北京签订，一式两份，每份均用中文、法文和英文写成，三种文本同等作准。如对文本的解释产生分歧，以英文文本为准。

中华人民共和国政府

代 表

李家祥

(签 字)

喀麦隆共和国政府

代 表

马伊加里

(签 字)

附件：

航 线 表

一、中华人民共和国政府的指定空运企业经营的航线：

始发点：中国境内地点

中间点：任何地点

目的点：中国自由选择的喀麦隆境内三个地点

以远点：任何地点

二、喀麦隆共和国政府的指定空运企业经营的航线：

始发点：喀麦隆境内地点

中间点：任何地点

目的点：喀麦隆自由选择的中国境内三个地点

以远点：任何地点

注：

1. 缔约任一方指定空运企业可在任何或者所有飞行中，自行决定经营单程或者往返航班且不经停任何地点，但航班应在指定该空运企业的缔约一方领土内的某一地点始发和终止。

2. 缔约双方指定空运企业在上述航线上行使第五业务权，应由缔约双方航空当局商定。