

中华人民共和国政府和科威特国政府 航班协定

中华人民共和国政府和科威特国政府（以下称“缔约双方”），

为了推动中华人民共和国和科威特国之间航班的发展和最大限度地促进该领域的国际合作，

就协定内航班适用 1944 年 12 月 7 日在芝加哥开放签字的《国际民用航空公约》的原则和规定，

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》，包括缔约双方均批准的，根据公约第九十条规定通过的任何附件，以及根据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）“协定”，指本协定及附件和对协定及附件的修改。

(三)“航空当局”，中华人民共和国方面指中国民用航空局；科威特国方面指科威特民用航空总局，或者双方授权执行上述当局目前所行使的职能的任何个人或者机构。

(四)“指定空运企业”，指缔约一方根据本协定第三条以书面方式向缔约另一方指定的将在根据本协定第二条所规定的航线上经营协议航班的任何空运企业。

(五)“航班”、“国际航班”、“非运输业务性经停”和“空运企业”，在本协定中指公约第二条和第九十六条所分别赋予的含义。

(六)“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. 就规定航班而言，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。

(七)“运价”，指运输旅客、行李和货物所采用的价格和适用该价格的条件，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报酬和价格条件。

(八)“航线表”，指本协定附件规定的航线表或者根据本协定第十六条第三款修改的航线表。航线表是本协定的组成部分，除非本协定中另有规定，提及本协定时应包括航线表。

(九)“使用费率”，指向空运企业提供机场、空中导航或航空保安物业或设施和服务所收取的费用。

(十)“领土”，指一国主权管辖下的陆地、领水及其以上的空域。

第二条 授予权利与特权

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能够在航线表相应部分的规定航线上建立和经营国际航班（以下分别称为“协议航班”和“规定航线”）。

二、根据本协定的规定，缔约一方指定空运企业在规定航线上运行协议航班时，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作非运输业务性经停；和

(三)在缔约另一方领土内航线表规定航线上的一个地点或多个地点经停，以便上下国际旅客、邮件和货物。

三、本条第一款的任何规定不得被视为给予缔约一方指定空运企业，为了取酬或者出租，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。

第三条 指定与许可

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，并且有权撤销或者更改上述指定。

二、在满足以下条件后，可随时开始在规定航线上经营协议航班：

（一）被给予本协定第二条规定权利的缔约一方已经以书面方式指定一家或多家空运企业，和

（二）给予这些权利的缔约一方已经授予指定空运企业开始经营航班的许可。

三、缔约一方应在遵守本条第三款和第四款规定的情况下，给予经营协议航班的上述许可，不应无故延误，但条件是已经根据本协定第十三条的规定确定了协议航班的运价。

四、缔约一方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该缔约一方依照公约条款合理地适用于国际航班运营的法律和规章所规定的条件。

五、如果缔约另一方指定空运企业不能证明其主要所有权和有效管理权属于指定该空运企业的缔约方或者其国民，缔约

一方可拒绝给予缔约另一方指定空运企业本协定第二条所规定的权利。

第四条 撤销、限制或者附加条件

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其认为必要的条件：

（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或者其国民存有疑义；或者

（二）该指定空运企业未能遵守本协定第九条所提及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未能按照本协定规定的条件经营。

二、除非本条第一款规定的权利撤销、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，上述权利只能根据本协定第十六条在与缔约另一方磋商后方可行使。

第五条 机场和设施使用费

一、缔约一方可对使用其控制的机场和其他设施收取或者准许收取公平、合理的费用。

二、缔约一方在其领土内对缔约另一方指定空运企业的航空器使用机场和其他航空设施收取的费用不得高于其他国家任何空运企业经营类似国际航班所支付的费用。

第六条 关税和其他收费的免除

一、缔约一方指定空运企业经营国际航班的航空器，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），在该航空器进入缔约另一方领土时，应在对等的基础上免除一切关税、税收、检验费和其他类似费用和收费，但这些设备和供应品应留置在该航空器上直至重新运出。

二、运入缔约一方领土或代表另一方指定空运企业运入该缔约一方领土的，或者装上由该指定空运企业运行的航空器上的只供运行国际航班使用的正常设备、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），除缴纳相关服务费外，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和收费，即使这些供应品将在该缔约一方领土的部分航段上使用。上述物资可被要求接受海关的监管或控制。

三、缔约一方指定空运企业运营的航空器上留置的正常机载设备、零备件、机上供应品和燃料与润滑油供应品，只有在获得缔约另一方海关当局许可的情况下才可在该缔约另一方领土内卸下。该海关当局可要求这些物资受其监管直至重新运出，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和收费。

五、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的办公用品、自用车辆，用于机场内的专用车辆或者用于运送机组人员及其行李的客车型车辆（不包括小轿车）以及包括零备件在内的计算机订座系统和通信设备，在进入缔约另一方领土时，如为该指定空运企业自用，应在对等的基础上免纳关税以及其他进口环节的税收。

第七条 收入汇兑

缔约一方给予缔约另一方指定空运企业依照汇兑当日适用

的官方汇率以可自由兑换的货币将其在该缔约一方领土内取得的与载运旅客、行李、邮件和货物相关的收入扣除支出的部分汇出的权利。如缔约双方签有关于支付制度的专门协定，将适用该协定。

第八条 技术和商业代表机构

一、缔约一方指定的空运企业有权在规定航线上的缔约另一方领土内的地点设立常驻代表机构。

二、根据缔约另一方关于入境、居留和就业的法律和规章，缔约一方指定空运企业可在缔约另一方领土内派驻提供协议航班所需的、具有管理职位的销售、技术、运行和其他专业人员。

三、如果指定一个总代理机构或总销售代理机构，该代理机构应按照缔约双方适用的法律和规章进行指定。

四、根据在缔约双方适用的法律和规章，每一家指定空运企业有权在缔约另一方领土内直接或通过其代理机构销售航空运输，且任何人均能购买上述航空运输。

第九条 法律和规章的适用

一、缔约一方关于航空器载运的旅客、机组、货物和邮件进出其领土的有效法律法规（例如关于入境、放行、移民、护照、海关和卫生检疫的规章），应适用于缔约另一方指定空运企业在该缔约一方领土内停留的航空器所载运的旅客、机组、货物和邮件。

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停留，或者关于此类航空器在其领土内运行和航行的法律和规章，应适用于缔约双方的航空器，不得因国籍不同有所差别，并且此类航空器应在进出该缔约一方领土或者在其领土内时予以遵守。

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运营协议航班的缔约另一方指定空运企业。

四、对过境缔约一方领土且不离开为此目的而设的机场区域的旅客、行李、货物和邮件，应只采取简化的海关和/或移民控制措施。除提供服务的费用外，直接过境的行李、货物和邮件应免除关税、检验费和其他国家税收和收费。

第十条 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，根据本协定第二条的规定在各自领土之间规定航线上经营协议航班。

二、根据本协定第二条的规定，缔约一方指定空运企业在规定航线上经营协议航班时，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部分航段上经营的航班。

三、作为其主要目标，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，以便满足当前的及合理预期的来自或前往指定该空运企业缔约方领土的旅客、邮件和货物的运输需要。缔约一方指定空运企业在缔约另一方领土内的地点上下前往或者来自第三国的国际业务的权利，应符合此类业务为补充性的原则，且运力应与下列各点相关：

（一）指定空运企业的缔约一方领土与规定航线上各点之间的运输需要；

（二）指定空运企业所飞经地区的运输需要，但要考虑到该地区各国空运企业所经营的其他航班；和

（三）联程航班经营的需要。

四、缔约双方航空当局应就需要提供的运力，包括协议航班的班次和缔约双方指定空运企业的协议航班将使用的机型达成协议。

第十一条 航班计划的批准

一、指定空运企业根据本协定第二条在规定航线上经营协议航班，应至迟于开航前 60 天将航班类型、所用机型和航班计划通知缔约双方航空当局。这一规定同样适用于随后每一夏秋季和冬春季航班计划的修改。

二、收到上述航班计划的航空当局通常应批准计划或者提出修改建议。在任何情况下，指定空运企业均不得在双方航空当局批准该计划之前开始经营航班。这一规定同样适用于随后的修改。

第十二条 信息和统计资料

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根据本协议第二条在规定航线上提供的运力所合理需要的周期数据或其他统计数据。这些数据应包括为确定承运量所需的全部信息。

第十三条 运价的制定

一、缔约双方应允许每一指定空运企业基于对相关市场商业因素的考虑确定定期航班的运价。

缔约双方的干预应限于：

（一）避免不合理的歧视性运价或做法；

（二）保护消费者免受由于滥用支配地位或航空承运人间采取一致做法而造成运价过高或限制性过强的影响；和

（三）保护空运企业免受由于直接或间接的政府补贴或支持而人为造成运价过低。

二、缔约双方领土之间定期国际航班的运价应按要求申报。

第十四条 航空安全

一、缔约一方可随时要求就缔约另一方在航空设施、飞行机组、航空器和航空器运行方面所采取的安全标准进行磋商。磋商应该在收到要求之日起 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在上述任一方面有效地维持和执行至少相当于当时根据公约制定的最低标准的安全标准，缔约一方应将调查结果以及为符合那些

最低标准所应采取的必要步骤告知缔约另一方，且缔约另一方应采取适当的改正行动。缔约另一方未能在 15 天内或商定的更长时间内采取适当的改正行动，应作为适用本协定第四条（撤消、限制或者附加条件）的依据。

三、尽管有公约第三十三条提及的义务，缔约双方同意，缔约一方一家或多家空运企业经营的进出缔约另一方领土的航班飞行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该航空器机上和周围进行检查，以查验航空器文件和机组执照的有效性，以及航空器及其设备的表面状况（本条称为“停机坪检查”），但应避免对航空器运行造成不合理的延误。

四、如果任何一项停机坪检查或者一系列停机坪检查引起：

（一）对航空器或航空器运行不符合当时根据公约所制定的最低标准的严重担忧；或者

（二）对未能有效地维持和执行当时根据公约所制定的安全标准的严重担忧，

进行检查的缔约方按照公约第三十三条的规定，有权认定，该航空器或其机组颁发或核准合格证或执照所依据的要求，或者该航空器运行所依据的要求，未能达到等同于或高于根据公约所制定的最低标准。

五、如果根据本条第三款对由缔约一方空运企业经营的航空器进行的停机坪检查被上述空运企业的代表拒绝，则缔约另一方应有权推断本条第四款中所述的那种严重担忧业已产生，并得出该款所述的结论。

六、如果无论是由于一项停机坪检查、一系列停机坪检查、被拒绝进行停机坪检查、协商未果，还是由于其他任何原因，缔约一方得出结论认为必须立即采取行动以确保空运企业的运营安全，该缔约方有权立即暂停或者修改对缔约另一方一家或多家空运企业颁发的经营许可。

七、一旦根据本条第二款或第六款采取行动的依据不复存在，缔约一方应停止行动。

八、由缔约一方颁发或者核准有效的，且尚未过期的适航证、合格证与执照，应被另一方视为有效以经营本协定所规定的协议航班，前提是颁发或者核准这些证书与执照的要求应相当于或者高于根据公约所制定的最低标准。但是，缔约一方保留拒绝承认缔约另一方或第三国向其本国国民颁发的、或者核准有效的、以其本国领土上空飞行为目的的合格证与执照的有效性的权利。

九、如果缔约一方航空当局向任何人或指定空运企业颁发的、或向在规定航线上经营协议航班的航空器颁发的本条第八款所指的执照和合格证所规定的权利或条件，与根据公约制定

的标准之间存在差异且该差异已向国际民航组织申报，则缔约另一方航空当局可要求根据本协定第十六条与该缔约方的航空当局进行磋商，以使其确信所涉及的做法是可接受的。未能就此达成满意协议将作为适用本协定第四条的依据。

第十五条 航空保安

一、为履行国际法所赋予的权利和义务，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。在不限国际法所赋予的权利和义务的一般性情况下，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》、1988 年 2 月 24 日在蒙特利尔签订的《关于制止在用于国际民用航空机场发生的非法暴力行为的补充议定书》以及缔约双方均加入的任何其他与民用航空保安有关的公约。

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，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。在本款中，提及航空安保标准，包括相关缔约方通报的差异。

四、缔约一方保证在其领土内采取有效的措施，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，对旅客及其随身携带的物品进行安检，对机组、货物（包括托运行李）和机上供应品进行适当的检查，并确保这些措施随着威胁的增加而调整。缔约一方同意，可要求其指定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本条第三款所述的航空保安规定。缔约一方还应根据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，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，以尽可能小的生命危险尽快结束上述事件或者威胁。

六、当缔约一方有合理理由相信，缔约另一方已经背离本条的航空保安规定时，该缔约方可请求与缔约另一方立即进行协商。这些磋商将旨在就应采取的适当措施达成协议，以便消除引起担忧的更加直接的原因，并在国际民航组织保安标准的框架内，为建立适当的保安条件采取必要行动。

缔约一方应采取可行的措施，保证已在其领土着陆的遭到非法劫持或其他非法干扰行为的航空器被扣留在地面，除非出于保护人员生命这一高于一切的职责，必须让航空器离开。在可行的情况下，应在共同磋商的基础上采取这类措施。

第十六条 磋商和修改

一、缔约双方航空当局应在必要时相互交换意见，以便在与适用本协定相关的所有事项上进行更加紧密的合作和取得一致意见。

二、缔约一方可为修改本协定或航线表之目的，随时要求与缔约另一方进行磋商。此类磋商应在收到要求之日起 60 天内开始。对本协定的任何修改，应通过外交途径确认后生效。

三、如果修改仅涉及航线表，可在缔约双方航空当局之间达成协议并应自缔约双方航空当局批准之日起生效。

第十七条 争端的解决

缔约双方应本着密切合作、相互支持的精神，确保本协定的正确实施。如对本协定的解释或实施发生分歧，缔约双方主管当局应努力本着友好合作、相互谅解的精神，直接磋商解决。磋商应在收到磋商要求之日起 60 天内开始。如果在 60 天内不能达成协议，缔约双方应通过外交途径予以解决。

第十八条 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。该通知应同时通报国际民航组织秘书长。该通知发出后，本协定应在缔约另一方收到该终止通知之日起 12 个月后终止，除非在期满前缔约双方协议撤回该终止通知。如果缔约另一方没有确认收到通知，该通知自国际民用航空组织秘书长收到通知之日起 14 天后视为已收到。

第十九条 遵守多边公约

如果缔约双方均接受的一项一般性多边航空运输公约已生效，则应以该公约的规定为准。任何旨在确定在多大程度上终止、替代、修改或者以多边公约中的规定补充本协定的讨论，均应根据本协定第十六条第二款进行。

第二十条 登记

本协定应向国际民用航空组织登记。

第二十一条 标题

为了查阅方便，本协定每一条开头插入了标题，这绝非是对本协定的范围或者意图予以界定、限制或者说明。

第二十二条 生效

一、本协定应在缔约双方通过外交渠道相互通知已完成本协定生效所必需的国内法律程序。

二、本协定应自后一份通知收到之日起的下个月的第一天生效。

三、1980年1月20日签订的《中华人民共和国政府和科威特国政府民用航空运输协定》自本协定生效之日起失效。

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 2014 年 6 月 3 日在北京签订，一式两份，每份均用中文、阿拉伯文和英文写成，三种文本同等作准。如对本协定或其附件的解释产生分歧，以英文文本为准。

中华人民共和国政府

科威特国政府

代 表



代 表



附件

航 线 表

第 1 部分：客运/混合航班：

1. 中华人民共和国政府的指定空运企业经营的客运/混合航班往返航线为：

中国境内点—由中国方面自行确定的三个中间点—科威特—由中国方面自行确定的三个以远点。

2. 科威特国政府的指定空运企业经营的客运/混合航班往返航线为：

科威特境内点—由科威特方面自行确定的三个中间点—北京或上海或广州，和由科威特方面自行确定的其他两个中国境内地点—由科威特方面自行确定的三个以远点。

第 2 部分：全货航班

1. 中华人民共和国政府的指定空运企业经营的全货航班往返航线为：

中国境内点—任意中间点—科威特境内点—任意以远点。

2. 科威特国政府的指定空运企业经营的全货航班往返航线为:

科威特境内点—任意中间点—中国境内点—任意以远点。

第 3 部分:

1. 缔约任何一方指定空运企业在所有或者部分飞行中, 可不经停规定航线上的任何地点并可进行任何航线组合, 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。

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

3. 除非另有协议, 上述第 1 和第 2 部分中的所有地点均不得包括中国香港特别行政区、澳门特别行政区和台湾省内的地点。