

# 中华人民共和国政府和柬埔寨王国政府 航空运输协定

## 序 言

中华人民共和国政府和柬埔寨王国政府(以下单称“缔约方”,合称“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 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,

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,本协定中的术语定义如下:

(一)“航空运输”,指以取酬或者出租为目的,以航空器单独或者混合载运旅客、行李、货物和邮件的公共运输;

(二)“航空当局”,中华人民共和国方面指中国民用航空局;柬埔寨王国方面指内阁办公厅民航国务秘书处;或者在上述两方面均指授权执行当前由所述当局行使的职能的任何其他当局或者个人;

(三)“协定”,指本协定及其附件和实施议定书,以及对它们的

任何修改；

(四)“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：1. 已根据公约第九十四条第一款生效的并由本协定的缔约双方批准的任何修改，以及 2. 根据公约第九十条通过的任何附件或者对附件的任何修改，只要上述附件或修改在任何特定时间对本协定的缔约双方均生效；

(五)“领土”，指陆地领土、内水、群岛水域和领海及其海床和底土，以及它们上方的空域；

(六)“指定空运企业”，指根据本协定第三条(指定和许可)规定经指定和许可的空运企业；

(七)“航线表”，指本协定附件规定的航线表或者根据本协定第二十二條(修改)规定修改的航线表；

(八)“规定航线”，指航线表中规定的航线；

(九)“运价”，指由空运企业，包括其代理人为在航空运输(包括与此相连接的任何其他运输方式)中载运旅客、行李和(或)货物(不包括邮件)所收取的任何票价、费率或收费，和获得此种票价、费率或收费所附加的条件；

(十)“用户费”，指由主管当局向空运企业收取的，或经主管当局允许而收取的，旨在为航空器、机组、旅客和货物提供机场物业或设施、或者空中导航设施或航空保安设施或服务，包括相关服务和设施的费用；

(十一)“航班”、“国际航班”、“空运企业”和“非运输业务性经

停”，具有公约第九十六条规定的含义。

## 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，以便在航线表中规定的航线上经营国际航班(以下称为“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的权利；

(二)在缔约另一方领土作非运输业务性经停的权利；

(三)在本协定附件一中规定的航线各点经停，以便根据附件一的规定单独或者混合上下旅客和货物，包括邮件的权利；

(四)本协定规定的其他权利。

三、本条的规定不得被视为给予缔约一方指定空运企业以取酬为目的，在缔约另一方领土内装载旅客、货物和邮件前往该缔约方领土内另一地点的权利。

## 第三条 指定和许可

一、缔约一方有权以书面方式指定一家或者多家空运企业，按照本协定经营协议航班，并且有权撤销或者更改上述指定。上述指定应通过外交途径书面通知缔约另一方。

二、在不违反以下规定的情况下，缔约一方应在收到上述指定

通知及指定空运企业按照申请经营许可和技术许可所规定的形式和方式提交的申请之后,给予适当的经营许可和技术许可,不应无故迟延:

(一)该指定空运企业的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该缔约方的国民;

(二)指定该空运企业的缔约一方遵守本协定第七条(安全)和第八条(航空保安)所述的规定;以及

(三)该指定空运企业有能力满足收到指定通知的缔约一方通常适用于国际航班经营的法律和法规所规定的其他条件。

三、在收到本条第二款所述的经营许可和技术许可之后,指定空运企业可于任何时间开始经营指定其经营的协议航班,但是该空运企业必须遵守本协定有关规定。

#### **第四条 许可的拒发、撤销、限制或者暂停**

一、有下列情形之一的,缔约一方有权拒绝给予缔约另一方指定空运企业本协定第三条(指定和许可)中提到的经营许可和技术许可,并有权临时性地或永久性地对上述许可予以撤销、限制、暂停或者附加条件:

(一)该空运企业未能证明其符合本协定第三条(指定和授权)第二款第一项所适用的规定条件;或者

(二)缔约另一方未保持和执行本协定第七条(安全)和第八条(航空保安)中所规定的标准;或者

(三)该空运企业未遵守本协定第五条(法律和法规的适用)所提及的法律和法规。

二、除非本条规定的权利必须立即执行,以防止该指定空运企业不遵守本条第一款第(二)项或者第(三)项,本条所规定的权利只能在根据本协定第二十条(磋商)与指定该空运企业的缔约一方磋商后方可行使。

## **第五条 法律和法规的适用**

一、在进出缔约另一方领土或者在缔约另一方领土内停留时,缔约一方的指定空运企业应遵守该缔约另一方关于航空器运行和航行的法律和法规。

二、在进出缔约另一方领土或者在缔约另一方领土内停留时,缔约一方指定空运企业的机上旅客、机组或者货物应遵守或者代表其遵守该缔约另一方关于此类旅客、机组、行李或货物进出其领土的法律和法规(包括关于入境、放行、航空保安、移民、护照、海关和检疫的法律和法规,如涉及邮件,则包括邮政方面的法律和法规)。

三、缔约一方在适用其移民、海关、检疫和类似法律和法规时,不得给予本国或任何其他空运企业比缔约另一方从事类似国际航空运输的指定空运企业更优惠的待遇。

## 第六条 直接过境

对直接过境缔约一方领土并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,除出于航空保安、麻醉品管制和防止非法入境等原因或者在特殊情形下采取的措施外,应采取简化的控制措施。直接过境的行李、货物和邮件应免纳关税或者其他类似税收。

## 第七条 安 全

一、缔约一方应承认缔约另一方为其指定空运企业经营本协定所规定的协议航班而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,但对上述证件或者执照的要求应至少相当于根据公约制定的最低标准。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或者核准的,在其本国领土上空飞行为目的的合格证与执照的有效性。

二、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保持的安全标准进行磋商。磋商应在提出要求之日起 30 天内进行。

三、如果缔约一方在磋商之后发现该缔约另一方未能有效地保持和执行本条第一款所述方面的安全标准,以满足当时根据公约所制定的标准,缔约一方应将上述结论以及为达到国际民航组织标准所应采取的必要步骤告知该缔约另一方。缔约另一方应在

商定的期限内采取适当的改正行动。

四、根据公约第十六条,缔约双方进一步同意,缔约一方指定的空运企业经营或代表其经营的进出缔约另一方领土的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规定的义务,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状况是否符合国际民航组织的标准。

五、如必须采取紧急行动以确保空运企业的经营安全,缔约一方保留立即暂停或者修改缔约另一方指定空运企业的经营许可或者技术许可的权利。

六、一旦采取上述行动的依据不复存在,缔约一方根据本条第五款采取的任何行动应予停止。

七、关于本条第三款,如果确认缔约另一方在商定的期限过后仍未遵守国际民航组织的标准,缔约一方应将该情况告知国际民航组织秘书长。在问题得到解决后,有关结果亦应告知秘书长。

## **第八条 航空保安**

一、根据国际法为其规定的权利和义务,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。在不影响国际法为其规定的权利和义务的普遍适用性的情况下,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》以及缔约双方均参加的任何其他与民用航空保安有关的公约和议定书。

二、缔约双方应根据请求相互提供一切切实可行的协助，防止非法劫持民用航空器的行为和其他危及航空器及其旅客和机组、机场和空中航行设施安全的非法行为，以及应对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，应遵守国际民航组织制定的、作为公约附件的对缔约双方均适用的航空保安规定；缔约双方应要求在其领土内注册的航空器经营人或者主要营业地或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、缔约一方同意，应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所要求的本条第三款所述的航空保安规定。缔约一方应保证在其领土内采取足够有效的措施，在登机、装机或下机(卸机)之前和在此期间保护航空器，并对旅客、机组、随身携带物品、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。

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和机组、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。

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,该缔约方航空当局可要求与缔约另一方航空当局立即进行磋商。如在收到上述要求之日起 15 天内未能达成令人满意的协议,该缔约方有理由适用本协定第四条(许可的拒发、撤销、限制或者暂停)。如果情况紧急,或者为了防止发生进一步违反本条所述规定的行为,该缔约方可在 15 天期限结束之前采取临时行动。

七、缔约一方应要求缔约另一方提供航班服务的空运企业向其提交一份书面的、已由该空运企业所属缔约方的航空当局批准的经营人保安方案,供其认可。

## 第九条 运 价

一、缔约一方指定空运企业对本协定所述航班所适用的运价,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、空运企业收取的运价无需向缔约各方备案或者由其批准。但是,如果缔约一方的国家法律要求事先批准运价,应对运价申报做相应规定。在此情形下,缔约双方可以自行决定适用对等原则。

三、缔约双方同意特别关注可能遭到反对的运价,包括具有过分的歧视性、由于滥用支配地位而定价过高或者过具限制性,或者由于享受直接或间接政府补贴或援助或者其他反竞争做法而人为地定价过低。

四、缔约双方应确保指定空运企业向公众提供关于票价、运价以及广告宣传中票价所附条件的完整、全面的信息。

## 第十条 保障措施

一、缔约双方同意可将下列空运企业做法视为值得进一步审查的可能的反竞争做法:

(一)航线票价和运价水平总体看来不足以抵补提供与票价和运价相关的航班所需成本;

(二)增加过多的航班班次;

(三)所述做法为持续性的而非临时性的;

(四)所述做法对另一空运企业有严重负面经济影响或者给其造成重大损害;

(五)所述做法反映出将另一空运企业击垮、或者将其从市场中逐出或挤走的明显意图,或者具有此种可能效应;以及

(六)表明在航线上滥用支配地位的行为。

二、国家援助和(或)补贴的给予应在缔约双方之间保持透明,且不应扭曲缔约双方指定空运企业之间的竞争。有关缔约方应根据要求,向其他相关缔约方提供关于给予国家援助和(或)补贴以

及修改或扩大国家援助和(或)补贴的完整信息。此种信息应高度保密。

三、如果缔约一方航空当局认为,缔约另一方指定空运企业意图进行或者业已进行的经营可构成本条第一款所列的反竞争行为,或者由于该缔约另一方提供不适当的国家援助和(或)补贴构成任何歧视,可根据本协定第二十条(磋商)要求进行磋商,以求解决问题。提出磋商要求时应说明要求磋商的理由,并且磋商应于收到上述要求后 15 天内举行。

四、如果缔约双方未能通过磋商解决问题,可诉诸本协定第二十一条(争端的解决)规定的争端解决机制解决争端。

五、缔约一方如有合理理由相信,由缔约另一方或者其指定空运企业采取的与本条第一款和第二款相关的不公平或反竞争做法严重影响到其指定空运企业的经营,该缔约一方有权对缔约另一方指定空运企业临时适用本协定第四条(许可的拒发、撤销、限制或者暂停)。

## **第十一条 公平竞争**

一、缔约一方应给予缔约另一方的指定空运企业公平均等的机会,在提供本协定规定的国际航班时开展竞争。

二、缔约一方同意采取适当行动,消除由缔约一方和(或)其空运企业采取的被视为对缔约另一方指定空运企业的竞争地位造成不利影响的各种形式的歧视和(或)反竞争做法。

## 第十二条 商务活动

一、根据缔约另一方的法律和法规，缔约一方的指定空运企业有权：

(一)在入境、居留和就业方面，向缔约另一方领土内派驻管理和其他专业人员，以及运入经营国际航班所需的办公设备和其他相关设备和宣传材料；

(二)为提供、宣传和销售航班的目的，在缔约另一方领土内设立代表机构；

(三)在缔约另一方领土内直接从事航班销售，以及自行决定通过持有执照的代理机构进行航班销售。进行航班销售时，任何人均有权以该缔约方当地货币或者在不违反国家法律和法规的情况下，以其他国家可自由兑换货币购买上述航班；

(四)根据要求将当地收入扣除当地支出后的结余部分汇兑至其公司所在国。应根据相关缔约方的外汇管理法规，允许在不受限制或不予征税的情况下以适用于经常项目交易和汇款的汇率即时进行汇兑；

(五)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。缔约一方的指定空运企业可自行决定按照当地货币管理规定，以可自由兑换货币支付在缔约另一方领土内的上述开支。

### **第十三条 合作市场营销安排**

一、在规定航线上经营或者提供协议航班时,指定空运企业可在不违反国家法律、法规和政策的情况下,作为经营方空运企业或非经营方空运企业(以下简称为“市场方空运企业”)与如下各方达成可包括但不限于合作经营、包座或代码共享安排在内的合作市场营销安排:

(一)同一缔约方的一家或多家空运企业;

(二)缔约另一方的一家或多家空运企业。

但是此类安排的所有参与方均应拥有相关业务权和适当许可,并满足适用于此类安排的要求。

二、在根据本条第一款达成的任何合作市场营销安排拟采用之前,有关缔约方的航空当局可要求市场方空运企业或者经营方空运企业向其提出批准申请。

三、在提供所销售的航班时,市场方空运企业应在销售点向此类航班机票的购买者说明航班的每一航段由哪家空运企业经营和购买者在与哪一家或哪几家空运企业达成契约关系。

### **第十四条 租 赁**

一、缔约一方禁止使用违反本协定第七条(安全)和第八条(航空保安)规定的租赁航空器经营本协定规定的航班。

二、在不违反本条第一款的情况下,缔约一方的指定空运企业

可在满足下列条件时使用从任何公司,包括从其他空运企业租赁的航空器(或者航空器及机组):

(一)租赁不会导致出租人空运企业行使其并不拥有的业务权;

(二)出租人空运企业所获取的财务收益不取决于相关指定空运企业经营的盈亏;

(三)已按照公约确定了对缔约一方指定空运企业经营的任何租用航空器的持续适航性及其是否具有适当运行和维修标准的监管责任。

三、缔约一方指定空运企业未因其他情形被禁止使用租赁的航空器(或者航空器及机组)提供航班时,其任何租赁安排均应满足缔约另一方通常适用的条件。

### **第十五条 多式联运**

在不违反缔约双方的国家法律和法规的情况下,缔约一方的任何指定空运企业和货物运输的间接提供者有权不受限制地在衔接国际货运航班时利用前往或者来自缔约双方领土以内或以外任何地点的任何地面货物运输,包括往返于配有海关设施的所有机场的运输,并在适用的情况下包括有权根据适用的法律和法规运输保税货物。此类货物不论是地面运输还是航空运输,均可使用机场海关处理设施。在不违反缔约双方的国家法律和法规的情况下,指定空运企业可以选择自行提供地面运输或者通过与其他地

面承运人之间的联程安排提供地面运输,其中包括由其他空运企业或货物运输的间接提供者经营的地面运输。在提供多式联运服务时,可采用航空和地面联运的单一联运价,但不得使托运人对此种运输的事实情况产生误解。

## **第十六条 用户费**

一、缔约一方对缔约另一方指定空运企业征收或准许征收的用户费不得高于对任何经营类似国际航班的其他非缔约方的空运企业征收的费用。

二、缔约一方应鼓励其收费主管当局与使用由这些收费当局提供的服务和设施的空运企业在可行的情况下通过这些空运企业的代表组织就用户费进行协商。应向此类用户提供关于用户费变更的任何提案的合理通告,以便在做出变更前使用户能够表达意见。缔约一方应进一步鼓励其收费主管当局和此类用户交换用户费方面的适当信息。

## **第十七条 关 税**

一、缔约一方应在对等的基础上以其国家法律所允许的最大限度免除缔约另一方指定空运企业的关税、国内消费税、检验费以及针对如下各项收取的其他国家税费:航空器、燃料、润滑油、技术耗材、包括发动机在内的零备件、正常航空器设备、机上供应品和其他物品,如客票、货运单、印有公司标志的任何印刷材料和由该

指定空运企业免费发放的普通宣传品,以上物品旨在用于或专门用于该缔约另一方指定空运企业经营协议航班的航空器的经营和维护。

二、本条给予的豁免应适用于本条第一款中所提及的:

(一)由缔约另一方的指定空运企业或者代表该空运企业运入缔约一方领土内的物品;

(二)抵离缔约另一方领土时留置在缔约一方指定空运企业航空器上的物品;

(三)缔约一方指定空运企业航空器在缔约另一方领土内装上的旨在用于经营协议航班的物品。

无论此类物品是否完全在给予豁免的该缔约方领土内使用或消耗,但是此类物品的所有权不得在该缔约方领土内转让。

三、缔约一方指定空运企业航空器上的正常机载设备以及通常留置在航空器上的材料和供应品只有经缔约另一方海关当局同意后,方可在该缔约另一方领土内卸下。在此情形下,上述物品应受该缔约另一方海关当局的监管直至重新运出,或者根据海关法规另作处理。

四、缔约一方指定空运企业如与另一家在缔约另一方领土内享有同样豁免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款所述物品,亦应适用本条的豁免规定。

## **第十八条 统计资料**

缔约一方航空当局可根据要求,向缔约另一方航空当局提供关于协议航班上所载业务的定期统计资料或者其他类似资料。

## **第十九条 班期时刻表的批准**

一、缔约一方的指定空运企业可被要求不迟于协议航班经营之前 60 天向缔约另一方的航空当局提交其预计的班期时刻表供其批准。对时刻表的任何修改应不迟于生效前 30 天提交审核。

二、对于缔约一方指定空运企业欲于批准的班期时刻表之外经营协议航班的加班飞行,该空运企业必须事先得到缔约另一方航空当局的许可。此种申请通常应至少在进行上述飞行前 4 个工作日提交。

## **第二十条 磋商**

缔约双方航空当局应本着密切合作的精神经常互相磋商,以保证本协定各项规定的实施和满意遵守。除非另有协议,磋商应尽早开始,并应在缔约另一方通过外交或其他适当途径收到书面磋商要求,包括对拟磋商议题的解释之日起 60 天内进行。

## **第二十一条 争端的解决**

如缔约双方之间发生任何争端,有关缔约方的航空当局应寻求

通过磋商解决争端。如不能达成协议,应通过外交途径予以解决。

## 第二十二条 修 改

一、缔约一方如认为需要修改本协定或者其附件的任何规定,可随时要求与缔约另一方以会晤或者书面形式进行磋商,磋商应在缔约另一方收到要求之日起 90 天内开始,除非缔约双方同意延长这一期限。

二、本条第一款所述的磋商也可在缔约双方航空当局之间进行。

三、对本协定的任何修改,应通过外交途径换文后生效。

四、如果修改仅涉及附件航线表中的规定,缔约双方航空当局可就修改达成协议,并且上述修改应自双方航空当局达成协议之日起生效。

## 第二十三条 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。本协定应在缔约另一方收到通知之日起 12 个月后终止,除非在期满前经缔约双方协议撤回该通知。上述通知应同时通报国际民航组织。

二、如果缔约另一方未确认收到上述终止通知,在国际民航组织收到通知 14 天后可视为缔约另一方已收到通知。

## 第二十四条 登 记

本协议以及对本协议的任何修改生效后,应向国际民航组织登记。

## 第二十五条 生 效

缔约双方应当通过外交途径相互通知已完成本协议生效所必需的国内法律程序。本协议自后一份通知收到之日起生效。自本协议生效之日起,1963年11月25日在金边签订的《中华人民共和国政府和柬埔寨王国政府航空运输协定》即行废止。

下列代表,经其各自政府正式授权,在本协议上签字,以昭信守。

本协议于2014年1月2日在北京签订,一式两份,每份均用中文、高棉文和英文写成,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

中国民用航空局局长

柬埔寨王国政府

代 表

毛哈万纳

民航国务秘书处国务秘书

附件 1

# 定期航班

## 第一部分 航线表

一、缔约双方的指定空运企业有权在下列航线上经营协议航班：

柬埔寨的指定空运企业：

柬埔寨境内始发点	中间点	中国境内目的点	以远点
任何点	任何点	任何点	任何点

中国的指定空运企业：

中国境内始发点	中间点	柬埔寨境内目的点	以远点
任何点	任何点	任何点	任何点

二、除非中国和柬埔寨之间另有协议，缔约任一方在中国境内所选的地点不得包括香港特别行政区、澳门特别行政区和台湾省内地点。

## 第二部分 经营的灵活性

三、任何指定空运企业可自行选择在任何或者所有航班上：

(一)经营单程或往返航班；

(二)在一次航空器运行中，组合使用不同的航班号；

(三)以任何组合和任何顺序经营航线上的缔约双方领土内的中间点和以远点；以及

(四)可不经停任何一个或者多个地点，但协议航班应在指定该空运企业的缔约方领土内始发或者终止。

上述经营可不受方向或者地理位置的限制，并可保留本协定所允许的载运业务的权利，但该航班应执飞指定该空运企业的缔约一方领土内的一点，并且提供航班服务的所有地点均应为国际机场。

## 附件 2

### 非定期/包机航班

一、缔约一方根据本协定指定的空运企业根据本附件进行经营时,应有权在缔约双方之间经营非定期航班。空运企业必须向缔约另一方的航空当局提出申请并获得事先许可。上述申请通常至少应在航班经营之前十四(14)个工作日提交。

二、根据其本国法律和法规,缔约一方的指定空运企业经营的非定期/包机航班不得适当地影响航线上协议航班的经营。