

# 中华人民共和国政府和 巴林国政府民用航空运输协定

中华人民共和国政府和巴林国政府，以下称为“缔约双方”；

为了便利两国人民之间的友好往来，发展两国民用航空方面相互关系；

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；

就建立和经营两国领土间及其以远地区的定期航班，达成协议如下：

## 第一条 定 义

除非文中另有需要，本协定中：

（一）“航空当局”，中华人民共和国方面指中国民用航空总局，巴林国方面指民航局所代表的交通部，或双方均指受权执行上述当局目前所行使的职能的任何个人或机构。

（二）“空运企业”，指提供或经营航班的任何航空运输企业。按条文所需，在用单数形式提及该词时应被视为包括复数，在用复数形式提及该词时应被视为包括单数。

（三）“航班”，指以航空器从事旅客、行李、货物或邮件的公共运输的任何定期航班。

（四）“国际航班”，指飞经一个以上国家领土上空的航班。

（五）“非运输业务性经停”，指任何目的不在于上下旅客、行李、货物或邮件的降停。

（六）“运力”，

1. 就航空器而言，指该航空器在航线或航段上可提供的商务载量；

2. 就规定航班而言，指飞行这一航班的航空器的运力乘以该飞机在一定的时期内在航线或航段上飞行的班次。

(七)“运价”，指为运输旅客、行李和货物所支付的价格以及采用这些价格的条件，包括提供代理和其他附属服务的价格和条件，但不包括运输邮件的报酬或条件。

(八)“航线表”，指本协定所附的航线表或根据本协定第十八条的规定所修改过的航线表。该表构成本协定的组成部分。除另有规定外，对本协定的一切援引应包括对该航线表的援引。

(九)“指定空运企业”，指根据本协定第三条经指定和获准的空运企业。

(十)“经营许可”，指根据本协定第三条由缔约一方航空当局给予的许可。

## 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，以使其指定空运企业在航线表规定的航线上建立和经营国际航班（以下分别称为“规定航线”和“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，应享有下列权利：

(一) 沿缔约另一方航空当局规定的航路不降停飞越缔约另一方领土；

(二) 在上述领土内缔约双方航空当局协议的地点作非运输业务性经停；和

(三) 在航线表规定的航线上的地点经停，分别或混合地上下国际旅客、行李、货物或邮件。

三、本条第二款的规定，不应被认为缔约一方的空运企业有权在缔约另一方领土内为出租或取酬装上以该缔约另一方另一地点为目的地的旅客、货物和邮件。

四、缔约一方指定空运企业如欲在规定航线上作加班或包机飞行，应向缔约另一方

航空当局提出申请，获得批准后方可飞行。

### **第三条 指定和许可**

一、缔约一方有权通过外交途径向缔约另一方书面指定一家空运企业，在本协定规定航线上经营协议航班。

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，该空运企业有资格履行上述当局根据法律和规章所制定的，在经营国际航班方面所通常和合理地予以实施的条件。

四、缔约另一方在收到指定后，应遵照本条第二、三款内容，发给该指定空运企业相应的经营许可。

五、空运企业一经指定和获得许可，即可在双方航空当局商定的日期开始经营协议航班。

### **第四条 经营许可的撤销**

一、在下列任一情况下，缔约一方有权撤销或暂停业已给予缔约另一方指定空运企业的经营许可，或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）如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方或其国民有疑义；或

（二）该空运企业不遵守给予其权利的缔约方的法律和规章；或

（三）该空运企业在其他方面没有按照本协定规定的条件经营。

二、除非本条第一款所述的撤销、暂停或附加条件必须立即执行，以防止进一步违

反法律和规章，这种权利只能在与缔约另一方协商后方可行使。

## **第五条 提供技术服务和费率**

一、缔约一方应在其领土内指定供缔约另一方指定空运企业经营协议航班所使用的主用机场和备降机场，并向该空运企业提供飞行协议航班所需的通信、导航、气象和其他附属服务。关于上述的具体办法应由缔约双方航空当局协商确定。

二、缔约一方指定空运企业使用缔约另一方的机场、设备和技术服务应按缔约另一方的公平合理的费率付费。这些费率不应高于从事国际航班飞行的其他国家空运企业使用类似设施和服务所付的费率。

## **第六条 关税和其他费用**

一、缔约一方指定空运企业飞行国际航班的航空器，以及留置在航空器上的正常设备、零备件、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），在进入缔约另一方领土时，应豁免一切关税、检验费和其他税捐或费用，但这些设备和物品须留置在该航空器上直至再次运出。

二、缔约一方指定空运企业运入或代表该企业运入缔约另一方领土的、只供飞行国际航班使用的燃料、油料（包括液压油）、润滑油、零备件、正常设备和机上供应品，或装上该企业的航空器的上述物资，即使在装机的缔约方领土内的航段上使用，应豁免所有税收和费用，包括缔约另一方领土内所征收的关税和检验费。上述物资应交海关监管。

三、留置在缔约任何一方航空器上的机上正常设备、零备件、机上供应品、燃料、油料（包括液压油）和润滑油，只能在缔约另一方海关当局同意后，方可在缔约另一方领土内卸下。该当局可要求将这些物品置于他们监管之下，直至再次运出，或按海关规定另作处理。

四、缔约任何一方指定空运企业运入缔约另一方领土的客票、货运单以及宣传品和小纪念品，应豁免一切关税。检验费和其他税捐或费用。

## **第七条 代表机构和人员**

一、为了经营规定航线上的协议航班，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规定航线上的通航地点设立代表机构。本款所述的代表机构的人员应受驻在国的现行法律和规章的管辖。

二、除非另有协议，缔约一方指定空运企业设在缔约另一方领土内的代表机构的工作人员，应为缔约任何一方的国民，其人数由缔约双方航空当局在对等的基础上商定。

三、缔约一方应尽可能保障缔约另一方指定空运企业代表机构及其工作人员的安全，并保护上述空运企业在其领土内经营协议航班所用的航空器、供应品和其他财产。

四、缔约一方应向缔约另一方指定空运企业的代表机构及其工作人员有效地经营协议航班提供必要的协助和方便。

## **第八条 空运企业收入的结汇**

缔约任何一方给予缔约另一方指定空运企业权利，以使其按官方比价，自由结汇该指定空运企业因运输旅客、行李、货物和邮件而在缔约一方领土内所得的收支余额。如缔约双方间的支付按一项专门协定办理，则应适用该协定。

## **第九条 入境和放行规章**

一、缔约一方关于从事国际飞行的航空器进出、飞越和在其领土内停留的法律和规章，以及关于旅客、机组、行李、货物和邮件进出其领土和在其领土内停留的法律和规章，均适用于缔约另一方指定空运企业在缔约一方领土内的航空器和该航空器所载运的机组、旅

客、行李、货物和邮件。在缔约另一方提出要求时，缔约一方应立即向其提供上述法律和规章的文本。

二、对直接过境缔约任何一方领土的旅客，只采取非常简化的控制措施。直接过境的行李和货物应予豁免关税、检验费和其他税捐和费用。

## **第十条 运力规定**

一、缔约双方指定空运企业在规定航线上经营协议航班方面应享有平等的机会。

二、有关班期时刻表、机型、飞行时刻、地面服务和关于经营协议航班的其他事项，应由缔约双方指定空运企业及有关当局协商确定。达成的安排应经航空当局批准。如缔约双方指定空运企业不能就班次、机型和飞行时刻达成协议，缔约双方航空当局应设法通过协商解决。

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整条航线或其航段上经营的航班。

四、指定空运企业提供的协议航班，其主要目的应是以合理的载运比率提供足够的运力，以满足来自或前往指定该空运企业的缔约方领土的旅客、货物和邮件的运输需要。缔约一方指定空运企业在缔约另一方领土地点上下前往或来自第三国的国际业务的权利应是辅助性质的。

## **第十一条 资料 and 统计数据**

缔约任何一方航空当局应按缔约另一方航空当局的要求，向其提供审查缔约一方指定空运企业在规定航线上提供的运力而可能合理需要的统计资料。这些资料应包括为确定该指定空运企业所承运的业务量所需的全部情况。

## 第十二条 运价的制定

一、任何协议航班的运价，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、航班特点（如速度和舒适水平），以及其他空运企业在规定航线任何航段上的运价。这些运价应根据本条下列规定制定。

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，应与在该航线或其航段上经营的其他空运企业进行磋商。商定的运价应经缔约双方航空当局批准，并至少应在距其计划采用之日九十天前提交各自航空当局。在某些情况下，经上述当局同意，这一时限可予缩短。

三、如指定空运企业不能就这些运价中的任何一项达成协议，缔约双方航空当局应设法达成协议，确定运价。

四、如航空当局未能就批准根据本条第二款向其提交的任何运价达成协议，或未能根据第三款就运价的确定达成协议，此问题应根据本规定第十七条规定提交缔约双方解决。

五、在根据本条规定确定新运价前，已生效的运价应继续有效。但是，运价不应由于本款规定在其应失效之日十二个月后仍然有效。

## 第十三条 文 件

一、缔约任何一方指定空运企业在规定航线上飞行的航空器应具有该缔约方的国籍标志和登记标志，并携带下列证件和文件：

- （一）登记证；
- （二）适航证；
- （三）航行记录表；
- （四）机上无线电台执照；

- (五) 机组成员的执照或证件;
- (六) 机组名单;
- (七) 注明起讫地点旅客名单;
- (八) 货物、邮件舱单;
- (九) 总申报单。

如缔约一方发给或核准上述有效证件或执照的要求等同于或高于依据公约制定的最低标准，缔约另一方应予以承认。

二、缔约一方指定空运企业可租用第三国的航空器飞行规定航线上的协议航班，但如有必要，在缔约任何一方提出要求时，航空当局可对第三国籍航空器问题进行协商。

## **第十四条 搜寻与援救**

缔约一方指定空运企业的航空器如在缔约另一方领土内遇险或失事时，缔约另一方应：

- (一) 立即将失事情况通知缔约一方;
- (二) 立即进行搜寻与援救;
- (三) 向旅客和机组提供援助;
- (四) 对飞机和机上装载物采取一切安全措施;
- (五) 调查事故情况;
- (六) 允许缔约一方的代表接近航空器，并作为观察员参加对事故的调查;
- (七) 如调查中不再需要航空器及其装载物，应予以放行;
- (八) 将其调查结论和最后报告书面通知缔约一方。

## 第十五条 航空保安

缔约双方承允互相提供一切可行的援助，以制止非法劫持航空器和针对航空器、机场和导航设施的其它非法行为及针对航空保安的威胁。

缔约双方应重视一九六三年九月十四日在东京签订的《关于在航空器内犯罪和其它某些行为的公约》，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》和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》。

缔约双方也应重视国际民用航空组织制定的适用于航空保安的条款。当非法劫持航空器的事件或威胁发生时，或针对航空器、机场或导航设施的其它非法行为发生时，缔约双方应为迅速而安全地结束这种事件提供联系的方便。如缔约一方要求为其航空器或旅客采取特殊保安措施以便对付特定威胁时，缔约另一方对此应给予同情的考虑。

## 第十六条 协 商

一、缔约双方应本着密切合作和相互支持的精神，保证本协议的各项规定的正确实施和满意的遵守。为此，缔约双方航空当局应经常相互协商。

二、缔约任何一方可要求与缔约另一方进行协商，这一协商可以口头或书面进行，并应在收到要求之日起六十天内开始进行，除非缔约双方同意延长这一期限。

## 第十七条 解决争端

如对本协议的解释或实施发生任何分歧，如果适当，缔约双方航空当局应本着友好合作和相互谅解的精神，设法直接通过谈判予以解决，如所争执的问题不在他们主管范围以内，缔约双方航空当局应设法通过外交途径予以解决。

## 第十八条 修 改

一、缔约任何一方认为需要修改包括航线表的本协定的任何条款，可要求与缔约另一方进行协商。此项协商可在航空当局之间通过会谈或信函进行，并应在收到要求之日起六十天内开始。

二、对本协定的修改应在缔约双方互相书面通知各自完成所需法律手续之日生效。

三、对于本协定附件的修改，在缔约双方航空当局通过会谈书面达成协议后即生效。

## 第十九条 终 止

缔约任何一方可随时将其终止本规定的决定通知缔约另一方。通知发出后，本协定在缔约另一方收到终止通知之日起十二个月后终止，除非在期满前撤回该通知。在通知之日起十四天后，或在将通知递交缔约另一方在缔约一方领土内的外交机构之日，该项通知应认为已被收到。

## 第二十条 标 题

本协定每条均冠以标题，其目的只是为了查阅方便，而绝非对本协定的范围或意图予以解释、限制或说明。

## 第二十一条 生 效

本协定自缔约双方完成了各自的法律程序并以外交换文确认之日起生效。

下列签字人，经其各自政府正式授权，在本协定上签字，以昭信守。

本协定于一九九八年二月二十四日在北京签订，一式两份，每份都用中文、阿拉伯文和英文写成，三种文本具有同等效力。为解释之便，采用英文本为准。

中华人民共和国政府  
代 表

巴林国政府  
代 表

陈光毅 阿里•本•哈利法•阿勒哈利法

## 附件

### 航 线 表

一、中华人民共和国政府指定空运企业往返航线如下：

始发点：中国境内地点

中间点：待定

目的地点：巴林

以远点：待定

二、巴林国政府指定空运企业往返航线如下：

始发点：巴林

中间点：待定

目的地点：北京，上海或另一点

以远点：待定

注：

（一）指定空运企业在任何或所有飞行中，可以自行决定不经停任何中间点或以远点，但航班须在指定该空运企业的缔约方领土内始发和终止。

（二）任何一方指定空运企业如欲在其规定航线上作加班飞行，应向缔约另一方航空当局提出申请，在取得许可后方可飞行。