

中华人民共和国政府和坦桑尼亚联合共和国政府
航空运输协定

中华人民共和国政府和坦桑尼亚联合共和国政府（以下简称“缔约双方”），

为了促进以空运企业竞争为基础的国际航空体系，

为了便利扩大国际航空运输的机会，

认识到有效和竞争的国际航空运输将加强贸易，消费者的福利和经济增长，

为了使空运企业向旅行公众和货主提供多样化的服务成为可能，并且为了鼓励各个空运企业开发和应用创新和有竞争力的价格，

为了确保国际航空运输最高的安全和保安水平，并且重申对威胁人员或者财产安全、危害航班运行、损害公众对民用航空安全信心的针对航空器安全的行为或者威胁的严重关切，

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，

达成协议如下：



第一条 定 义

一、除非本协定及其附件另有规定，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》，包括对缔约双方均适用的、根据公约第九十条通过的任何附件，以及根据公约第九十条和第九十四条对附件或者公约所作的任何修改。

（二）“航空当局”，中华人民共和国方面指中国民用航空总局；坦桑尼亚联合共和国方面指负责民用航空事务的现任部长，或者就缔约双方而言，指授权执行该当局目前所行使的职能的任何个人或者机构。

（三）“指定空运企业”，指为经营协议航班，缔约一方根据本协定第五条指定的一家或者多家空运企业。

（四）“协议航班”，指在规定航线上单独或者混合载运旅客、货物和邮件的航班。

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

（六）“领土”，指一国主权管辖下的陆地、领水及其以上的空域。

（七）“运价”，指运输旅客、行李和货物所采用的价格和价格条件，包括佣金和其他为提供代理或运输文件销售的费

用，但不包括运输邮件的费用和价格条件。

二、附件是本协定不可分割的组成部分。除非另有明确协议，对本协定的任何提及均应包括附件。

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，以便在附件航线表规定的航线上经营国际航班。上述航班和航线以下分别称为“协议航班”和“规定航线”。

二、在不违反本协定规定的情况下，缔约一方指定空运企业经营国际航班时，享有：

（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）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的权利；

（三）本协定规定的其他权利。

三、本条的任何规定不得被视为给予缔约一方指定空运企业以取酬或者雇用为目的，在缔约另一方领土内载运旅客、行李、货物和邮件前往该缔约另一方领土内另一点的权利。

四、如因为武装冲突、政治动荡或者事态发展、或者特殊和非寻常的情况，缔约一方指定空运企业不能在正常航路上飞

行航班，缔约另一方应尽力通过适当重新安排航路，包括在必要的时间段内允许实际可行的飞行，以便利上述航班的连续经营。

第三条 权利的行使

一、在提供本协定规定的协议航班时，指定空运企业应享有公平和均等的竞争机会。

二、协议航班的运力和班次应由缔约双方航空当局商定。

第四条 法律和规章的适用

一、缔约一方关于从事国际飞行的航空器进出其领土或者上述航空器飞越其领土的法律和规章，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、移民他国和移民本国的法律和规章以及海关和检疫的措施，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、缔约一方在适用本条所述的法律和规章时，不得给予本国空运企业以优先于缔约另一方指定空运企业的待遇。

第五条 指定和经营许可

一、缔约一方有权指定一家或者多家空运企业经营协议航班，并且有权撤消或者更改上述指定。上述指定由缔约双方航空当局之间书面通知生效。

二、在不违反本条第三款和第四款规定的情况下，航空当局在收到上述指定通知后，应立即给予缔约另一方指定空运企业所需的经营许可，不应无故迟延。

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该缔约一方航空当局根据公约规定、通常适用于国际航班经营的法律和规章所规定的条件。

四、如缔约一方对缔约另一方指定空运企业的主要所有权和有效管理权是否属于该缔约另一方有疑义，缔约一方有权拒绝给予本条第二款所述的经营许可，或者对行使本协定第二条规定的权利附加它认为必要的条件。

五、缔约一方指定空运企业一经获得本条第二款所述的经

营许可，即可随时开始经营协议航班。

第六条 许可的撤销和暂停

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行使本协定第二条规定的权利的经营许可，或者对行使上述权利附加它认为必要的条件：

（一）缔约一方对该空运企业的主要所有权和有效管理权是否属于缔约另一方或者其国民有疑义；或者

（二）该空运企业不遵守或者严重违反给予上述权利的缔约一方的法律或者规章；或者

（三）该空运企业没有按照本协定规定的条件经营协议航班。

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。

第七条 航空保安

一、与国际法规定的权利和义务相一致，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。除遵循一般国际法所规定的权利和义务之外，缔约双方还应特别遵守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补充议定书》的规定以及任何其他缔约双方均加入的有关民用航空保安的公约和议定书。

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、作为公约附件并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保护航空器，并且在登机或者装机前以及在登机或者装机过程中，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上述航空器相威胁，或者发生其他危及上述航空器及其旅客、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。

六、缔约一方有合理的理由认为缔约另一方背离了本条所述的航空保安规定时，该缔约一方航空当局可要求与缔约另一方航空当局立即举行磋商。如在提出上述磋商要求15日内双方未能达成满意的协议，缔约一方可据此拒绝、撤销、限制给予缔约另一方空运企业的经营许可和技术许可或者附加条件。在

紧急情况下，缔约一方可在未滿上述15日的期限内采取临时行动。

第八条 航空安全

一、缔约一方应承认缔约另一方颁发或者核准的用于经营本协定规定的协议航班的有效适航证、合格证和执照，但是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。

二、但是，缔约一方可拒绝承认缔约另一方或者第三国向其本国国民颁发或者核准的，以便在该缔约一方领土上空飞行的合格证和执照的有效性。

三、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。磋商应在收到要求之日起30天内进行。

四、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本条第三款所述的、满足当时根据公约所制定的标准的安全标准，缔约一方应将调查结果以及为符合国际民航组织标准所应采取的必要步骤告知缔约另一方。缔约另一方应在商定的期限内采取适当的改正行动。

五、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文件和机组执照的有效性，以及航空器的设备和条件是否符合当时根据公约所制定的标准。

六、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者修改缔约另一方一家或者多家指定空运企业的经营许可的权利。

七、一旦采取行动的依据不复存在，缔约一方根据本条第六款采取的任何行动应予停止。

第九条 关税和税收的免除

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、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，应在自用合理数量范围内和对等的基础上免纳关税以及其他进口环节的税收。

七、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。

八、在缔约双方就协议航班的经营达成特殊的税收安排前，应适用缔约各方的税收规定。

第十条 直接过境

对在缔约一方领土内直接过境、不离开为直接过境而设的机场区域的旅客、行李和货物，除非针对暴力、空中抢劫以及麻醉品走私的保安措施另有要求外，只采取简化的控制措施。

第十一条 使用费率

一、缔约一方应尽最大努力确保其有关当局向缔约另一方指定空运企业收取或者允许收取的使用费率的公平和合理性。

上述费率应以健康的经济原则为基础。

二、缔约另一方指定空运企业使用缔约一方提供的机场和航行设施和服务的费用，不得高于该缔约一方经营定期国际航班的本国航空器所支付的费用。

三、缔约双方应鼓励其负责收费的当局或者机构与使用服务和设施的指定空运企业之间进行磋商，并应鼓励收费当局或者机构与指定空运企业交换其认为必要的信息，以便根据本条第一款和第二款的原则对收费的合理性进行精确的审核。缔约双方应鼓励收费当局就变更使用费率的建议向用户提供合理的通知，以便实施变更前用户能够表达意见。

第十二条 商务行为

一、缔约一方指定空运企业有权在缔约另一方领土内设立足够的常驻代表机构。上述代表机构可包括由派驻或当地雇用人员组成的商务、运行和技术人员。

二、商务行为应适用对等的原则。缔约一方有关当局应采取所有必要的措施，确保缔约另一方指定空运企业的常驻代表机构有序地开展商务活动。

三、缔约一方特别应给予缔约另一方指定空运企业在其领土内自行或者通过代理销售航空运输的权利。空运企业有权销

售上述运输，任何人根据该缔约一方适用的法律和外汇管理条例，享有以该缔约一方货币或者以其他国家可自由兑换货币购买上述运输的权利。

四、缔约一方指定空运企业可与享有适当经营许可的缔约任何一方空运企业，或者第三国空运企业达成市场营销安排，如包租座位、代号共享或者其他商务安排。

第十三条 收入汇兑

指定空运企业有权按照汇兑当日适用的官方汇率，将载运旅客、行李、货物和邮件取得的收入扣除当地支出的结余部分兑换并汇回本国。缔约双方就上述支付达成特殊协议的情况下，应适用该特殊协议。

第十四条 运价

一、缔约一方一家或者多家指定空运企业自或者至缔约另一方领土经营所采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，包括经营成本、航班特点、佣金水平、合理利润以及其他空运企业的运价。

二、缔约一方航空当局可要求向其提交运价，在此情况下，

运价至少应在距计划采用之日 60 天前提交该航空当局。如果任何一方航空当局均未在运价计划采用之前 60 天内对根据本款提交的运价表示疑义，应视为运价已获得批准。

三、如果缔约一方航空当局认为缔约另一方指定空运企业提交的一个或者多个运价未能满足本条第一款所述的标准，在不违反本条第五款的情况下，可要求就此与缔约另一方航空当局进行磋商。上述磋商应在收到磋商要求 60 天内举行。在适当的情况下，缔约双方航空当局应努力达成协议，确定运价。

四、如果缔约双方航空当局未能根据本条第三款就提交的运价达成协议，此项争端应根据本协定第十七条和第十八条的规定予以解决。

五、根据本条规定制定的运价，除非有关指定空运企业撤销该运价，应在其有效期到期前或者提交新运价前一直适用。但是该运价不得以本款为由，在其本应过期之日起 12 个月后依然生效，除非缔约双方达成特别协议。但是，在运价因滥用支配地位而具有不合理的歧视性质、过高或者过于限制，或者由于直接或者间接补贴或者支持而人为过低，或者可导致价格倾销时，缔约双方航空当局可对运价进行干预。

第十五条 班期时刻表的提交

一、缔约一方可要求缔约另一方指定空运企业在协议航班经营之日前至少60天向其航空当局提交计划采用的班期时刻表。对班期时刻表的任何更改采用同样的程序。

二、如缔约一方指定空运企业在批准的班期时刻表外计划经营协议航班的加班飞行，应事先得到缔约另一方航空当局的批准。上述加班飞行的申请至迟应在计划经营上述加班前3个工作日提交。

第十六条 统计资料的提供

缔约双方航空当局应按照要求相互提供与协议航班所载运的业务量有关的定期统计资料或者其他类似信息。

第十七条 磋商

缔约一方可随时要求就本协定的实施、解释、适用或者修改进行磋商。这种磋商可在航空当局之间进行，应尽早开始，除非另有协议，至迟应在缔约另一方收到书面要求之日起60天内进行。缔约双方应准备并应在磋商中提出支持其观点的有关

证据，以便促成详尽、合理和经济的决定。

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尽力通过谈判磋商解决。

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。

三、缔约双方应遵守适用本条得出的任何决定。

第十九条 修 改

一、缔约一方如认为需要修改本协定的任何规定，如缔约双方就上述修改达成一致，上述修改应自签字之日起临时实施，并应在缔约双方相互通知已完成法律程序后生效。

二、对本协定附件的修改可由缔约双方航空当局之间直接商定。上述修改可自商定之日起临时适用，并在通过外交途径换文确认后生效。

三、如本协定与双方均加入的航空运输多边公约不一致，应对本协定进行修改以符合上述公约的规定。

第二十条 终 止

一、缔约一方可随时书面通知缔约另一方其终止本协定的决定。上述通知应同时通报国际民用航空组织。

二、本协定应在一个班期时刻期结束时终止，其间缔约另一方收到终止通知的时间应已满12个月，除非在上述期满前经缔约双方协议撤回该通知。

三、在缔约另一方未确认收到通知的情况下，在国际民用航空组织收到上述通知之日14天后，应视为缔约另一方已收到上述通知。

第二十一条 登记

本协定以及对本协定的任何修改应向国际民用航空组织登记。

第二十二条 生 效

本协定自签字之日起生效。缔约双方应相互通知已完成关于达成国际协定及其生效的法律程序。



本协定自生效之日起取代中华人民共和国和坦桑尼亚联合共和国此前有关民用航空运输的任何安排。

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。

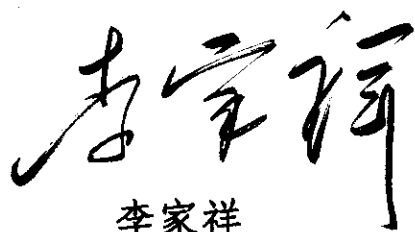
本协定于二〇〇八年四月十一日在三亚签订，一式两份，每份均用中文和英文写成，两种文本同等作准。

中华人民共和国政府

坦桑尼亚联合共和国政府

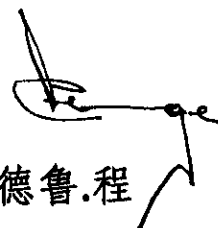
代 表

代 表



李家祥

中国民用航空局局长



安德鲁·程

坦桑尼亚基础发展部部长

附件

航 线 表

(一) 中华人民共和国指定空运企业经营定期国际航班的往返航线:

始发点: 中华人民共和国境内地点

中间点: 任何地点

目的点: 坦桑尼亚联合共和国境内地点

以远点: 任何地点

(二) 坦桑尼亚联合共和国指定空运企业经营定期国际航班的往返航线:

始发点: 坦桑尼亚联合共和国境内地点

中间点: 任何地点

目的点: 中华人民共和国境内地点

以远点: 任何地点

注:

1、缔约任何一方指定空运企业在所有或者部分飞行中, 可根据该缔约一方指定空运企业的利益, 自行决定不经停规定航线上的任何地点或者数个地点, 但上述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、行使第五业务权, 应由缔约双方航空当局商定。

