

中华人民共和国政府和塔吉克斯坦共和国政府 民用航空运输协定

中华人民共和国政府和塔吉克斯坦共和国政府（以下简称“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：

一、“航空当局”，中华人民共和国方面指中国民用航空总局，或者指授权执行该局目前所行使的任何职能的任何个人或者机构；塔吉克斯坦共和国方面指交通和通讯部，或者指授权执行该部目前所行使的任何职能的任何个人或者机构。

二、“协定”，指本协定及其附件以及根据本协定第十九条（修改）规定对本协定及其附件的任何修改。

三、“空运企业”，指提供或者经营国际航班的任何航空运输企业。

四、“指定空运企业”，指根据本协定第三条（空运企业的指定和许可）规定经指定和许可的空运企业。

五、“航空器”，指民用航空器。

六、“航班”，指以航空器从事旅客、行李、货物或者邮件公共运输的任何定期航班。

七、“国际航班”，指飞经一个以上国家领土上空的航班。

八、“非运输业务性经停”，指目的不在于上下旅客、行李、货物或者邮件的任何经停。

九、“运力”：

（一）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。

（二）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。

十、“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。

十一、“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（修改）规定修改的航线表。航线表是本协定的组成部分。

十二、“规定航线”，指航线表规定的航线。

十三、“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和公约的任何修改、并且已经缔约双方接受的这些附件和对公约及附件的修改。

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，以便缔约一方指定空运企业在本协定规定航线上建立和经营国际航班（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在规定航线上经营协议航班时，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规定航线上的地点作非运输业务性经停；

（三）在缔约另一方领土内规定航线上的地点经停，以便上下来自或前往缔约一方领土的国际旅客、行李、货物和邮件。

三、缔约一方指定空运企业在缔约另一方领土内地点载运前往或者来自第三国国际业务的权利，由缔约双方航空当

局商定。

第三条 空运企业的指定和许可

一、缔约一方有权以书面方式向缔约另一方指定一家或多家空运企业，在规定航线上经营协议航班，并且有权撤消或更改上述指定。

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国家或者其国民。

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，该指定空运企业有资格履行缔约另一方航空当局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与义务。

四、在不违反本条第二款和第三款规定的情况下，缔约另一方在收到上述指定通知后，应立即给予该指定空运企业以适当的经营许可，不应无故迟延。

五、缔约一方指定空运企业一经获得许可，即可在上述许可规定的日期，按照本协定的有关规定开始经营协议航班。

第四条 许可的撤销、暂停或者附加条件

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（授权）规定的权利附加它认为必要的条件：

（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国家或者其国民有疑义；或者

（二）该指定空运企业不遵守本协定第五条（法律和规章的适用）所指的缔约一方的法律和规章；或者

（三）该指定空运企业在其它方面没有按照本协定规定的条件经营。

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，以防止该指定空运企业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。

第五条 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、护照、海关和检疫的法律和规章，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在该缔约一方领土内的航空器所载运的旅客、机组、行李、货物或者邮件。

三、缔约一方关于航空器方面的其他法律和规章以及其他法律和规章中有关民用航空方面的规定，应适用于缔约另一方指定空运企业。

四、对直接过境、不离开为直接过境而设的机场区域的旅客、行李、货物和邮件，只采取简化的控制措施。

第六条 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在规定的航线上经营协议航班。

二、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。

三、缔约双方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，以便满足缔约双方领土之间的旅客、行李、货物和邮件的运输需要。

四、缔约一方指定空运企业在缔约双方领土以外规定航线上地点上下旅客、行李、货物和邮件，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) 协议航班所经缔约双方以外国家或者地区的运输需要,但应考虑该国家或地区的空运企业所建立的其他航班；

(三) 联程航班经营的需要。

第七条 商务安排

一、运力、班次、机型和班期时刻应由缔约双方航空当局商定。

二、缔约一方指定空运企业可根据运输需要申请在规定的航线上进行加班飞行。加班飞行的申请至迟应在距计划加班飞行之日3天前向缔约另一方航空当局提出，获准后方可飞行。

第八条 运价

一、缔约一方指定空运企业适用于本协定规定的协议航班的运价，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、合理的投资回报、合理利润、航班特点（如速度和舒适水平）、用户利益以及其他空运企业在规定的航线的任一航段上的运价。上述运价的制定应依照本条的下

列规定。

二、拟采用的运价至少应在距计划采用之日 60 天前提交双方民航当局批准。在特殊情况下，可由双方航空当局达成协议，缩短上述期限。

三、上述运价申请可予快速批准。根据本条第二款，如果缔约双方自提交之日起 30 天内未表示不予批准，该运价应被认为已获批准。如果根据第二款规定缩短提交运价的期限，双方航空当局可同意通知不批准的期限少于 30 天。

四、如果缔约一方航空当局通知缔约另一方航空当局不批准缔约另一方指定空运企业拟采用的运价，则缔约双方航空当局应努力达成协议，确定运价。

五、如果缔约双方航空当局未能根据本条第二款就提交的运价达成协议，或者未能根据本条第四款就运价的确定达成协议，此项争端应根据本协定第十八条（争端的解决）规定予以解决。

六、根据本条规定制定的运价应在新运价制定前继续适用。但是本款未允许该运价自原到期之日起延用的期限超过 12 个月。

第九条 技术服务和费率

一、缔约一方应在其领土内为缔约另一方指定空运企业

经营的协议航班提供主用机场、备用机场和航行设施，包括通信、导航、气象服务及其他附属服务。

二、缔约一方指定空运企业使用缔约另一方的机场和航行设施，应按照缔约另一方有关当局规定的公平合理的费率付费。这些费率不应高于其他国家任何空运企业在缔约另一方领土内使用类似机场和航行设施所适用的费率。

第十条 资料的提供

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在规定航线上协议航班的运力所合理需要的统计资料，这些资料应包括能确定该指定空运企业协议航班的运输业务量所需的全部资料。

第十一条 代表机构和人员

一、为了在规定的航线上经营协议航班，缔约一方指定空运企业有权在对等的基础上在规定的航线上的缔约另一方领土内的地点设立常驻代表机构。

二、缔约一方指定空运企业在缔约另一方领土内设立常驻代表机构的工作人员应遵守缔约另一方的法律和规章。

三、缔约一方应为缔约另一方指定空运企业的常驻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。

第十二条 税 费

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)，应在互惠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互惠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，应在互惠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互惠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，应在互惠的基础上免纳一切关税、税收、检验费和其他类似费用。

八、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，应在互惠的基础上免征一切税收。

九、缔约一方指定空运企业在缔约另一方领土内的财产，应在互惠的基础上免征一切税收。

十、缔约一方指定空运企业在缔约另一方领土内的常驻

代表机构人员如系该缔约一方国民，其取得的工资、薪金和其他类似报酬，应在互惠的基础上免征一切税收。

第十三条 收入汇兑

一、缔约一方指定空运企业在互惠的基础上，有权将在缔约另一方领土内取得的收入扣除支出的结余部分汇至缔约一方领土。

二、上述收入结余部分的汇兑应用可兑换货币，并按汇兑当日适用的有效汇率进行结算。

三、缔约一方应为缔约另一方指定空运企业在其领土内的收入结余部分的汇兑提供便利，并应及时协助该空运企业办理有关手续。

第十四条 航空保安

一、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。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》的规定、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》以及缔约双方均加入的任何其他与航空保安有关的国际法律文件。

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《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。

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，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，并且在登机或者装机前，对旅客、机组、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。

第十五条 航空安全

一、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。磋商应在收到要求后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有效地维持和管理第一款所述的、满足根据公约当时所制定的标准的安全标准，缔约一方应告知缔约另一方调查结果以及为符合国际民航组织的标准应采取的必要步骤。缔约另一方应在商定的期限内采取适当的改正行动。若缔约另一方未能在15天内或者双方商定的更长的期限内采取适当措施，则缔约一方适用本协定第四条（许可的撤销、暂停或者附加条件）。

三、尽管有公约第三十三条规定的义务，缔约双方同意，缔约一方空运企业经营或者代表该缔约一方空运企业经营的进出缔约另一方领土航班的航空器在缔约另一方领土内时，在不造成该航空器运营不合理延误的情况下，缔约另一

方的授权代表可有权登机和在航空器周围进行检查，以便检验有关航空器和机组人员证件的有效性以及航空器及其设备的外观条件（在本条中称为“停机坪检查”）。

四、如果任何一次或一系列上述停机坪检查造成：

（一）对某一航空器或者某一航空器的运营不符合当时根据公约规定的最低标准的严重关注，或者

（二）对当时根据公约规定的安全标准缺乏有效的保持和实施的严重关注，

为了公约第三十三条的目的，执行停机坪检查的缔约一方航空当局应有权自行认定，向该航空器或者机组颁发或者核准有效的证件或者执照的要求，或者航空器运营的要求，不等同于或者低于根据芝加哥公约规定的最低标准。

五、如果根据上述第三款对缔约一方空运企业经营或者代表该缔约一方一家或多家空运企业经营的航空器进行停机坪检查时，遭到一家或多家空运企业代表的拒绝，缔约另一方可自行推断得出第四款中的严重关注以及相应的决定。

六、无论是出于停机坪检查，或一系列的停机坪检查，或停机坪检查遭拒绝，或磋商或其他原因，如果缔约一方航空当局认为，为了空运企业的运营安全有必要立即采取行动，缔约一方保留暂停或更改缔约另一方一家或者多家空运企业的经营许可的权利。

七、缔约一方按照上述第二款或者第六款采取的任何行

动，一旦采取行动的依据不复存在，应予停止。

第十六条 证件和执照的承认

缔约一方应承认缔约另一方颁发或者核准的用于在规
定航线上经营协议航班的有效适航证、合格证和执照，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。

第十七条 磋 商

一、缔约双方应本着密切合作和相互支持的精神，保证
本协定各项规定的正确实施和满意遵守。为此，缔约双方航
空当局应经常互相磋商。

二、缔约一方可随时要求与缔约另一方就本协定进行磋
商。这种磋商应尽早开始，除非另有协议，至迟应在缔约另
一方收到要求之日起60天内进行。

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。

第十九条 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，并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、对本协定或者其附件的任何修改，应通过外交途径换文确认后生效。

第二十条 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。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。

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。

第二十二條 標 題

本協定每條的標題，只是為了查閱方便，絕非對本協定條款的範圍或者意圖予以解釋、限制或者說明。

第二十三條 生 效

本協定自簽字之日起生效。

下列代表，經其各自政府正式授權，在本協定上簽字，以昭信守。

本協定於二〇〇七年一月十五日在北京簽訂，一式兩份，每份均用中文、塔吉克文和英文寫成，三種文本同等作准。如對文本的解釋產生分歧，以英文文本為準。

中華人民共和國政府

塔吉克斯坦共和國政府

代 表

代 表



附件

航 线 表

(一) 中华人民共和国政府指定空运企业经营协议航班的往返航线:

始发点	中间点	目的点	以远点
中华人民共和国境内地点	中华人民共和国政府自选的任意地点	塔吉克斯坦共和国境内地点	中华人民共和国政府自选的任意地点

(二) 塔吉克斯坦共和国政府指定空运企业经营协议航班的往返航线:

始发点	中间点	目的点	以远点
塔吉克斯坦共和国境内地点	塔吉克斯坦共和国政府自选的任意地点	中华人民共和国境内地点	塔吉克斯坦共和国政府自选的任意地点

附注:

- 1、缔约任何一方指定空运企业在任何或者所有飞行中,

可自行决定不经停规定航线上的任何地点并可自行决定飞行航线的组合，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。