

中华人民共和国政府和缅甸联邦政府

航班协定

序言

中华人民共和国政府和缅甸联邦政府，以下简称“缔约双方”；

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；

为了促进地区和国际民用航空的发展；

为了缔结协定以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：

一、“航空运输”，指为取酬或租赁目的，以航空器从事旅客、行李、货物和邮件单独或混合的公共运输。

二、“航空当局”，中华人民共和国方面指中国民用航空总局，缅甸联邦方面指交通部民航局，或者双方均指授权执行该当局所行使职能的任何机构或者个人。

三、“协定”，指本协定及其附件以及对本协定及其附件的任何修改。

四、“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航段上所飞行的班次。

五、“公约”，指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》，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或公约的任何修改，且上述附件和对公约及附件的修改已对缔约双方生效。

六、“指定空运企业”，指根据本协定第三条规定，经指定和许可的空运企业。

七、“国内航空运输”，指在一国境内载运旅客、行李、货物和邮件去往同一国境内另一个地点的航空运输。

八、“ICAO”，指国际民用航空组织。

九、“国际航空运输”，指在一国境内载运旅客、行李、货物和邮件去往另一国的航空运输。

十、“缔约方”，指正式同意受本协定约束的国家。

十一、“运价”，指空运企业，包括其代理人在空运旅客、行李和/或货物（不包括邮件）（包括与之相联的其他任何运输方式）所采用的任何客运价、货运价或费用，以及与这些客运价、货运价或费用有效性相关的价格条件。

十二、“领土”，指一国主权管辖下的陆地、与之毗连的领水及其以上的空域。

十三、“使用费”，指主管当局或经其许可向空运企业收取的、航空器、机组、旅客和货物使用机场场地或设施，或者航行设施，或者航空保安设施或服务，包括相关服务和设施的费用。

十四、“航班”、“国际航班”、“空运企业”和“非运输业务性经停”，分别采用公约第九十六条所述的定义。

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，以便在航线表规定航线上经营国际航班。

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以下权利：

（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;

(三) 在本协定航线表规定航线上缔约另一方领土内的地点经停, 以便单独地或者混合地载上和卸下来自或者前往缔约一方的国际旅客、货物或邮件。

三、根据本协定第三条指定的空运企业以外的缔约一方空运企业, 也可享有本条第二款第(一)和(二)项规定的权利。

四、第二款的规定不得视为授予缔约一方指定空运企业为取酬目的在缔约另一方境内载运旅客、货物和邮件至该缔约另一方境内另一地点的权利。

第三条 指定和许可

一、缔约一方有权书面向缔约另一方指定一家或多家空运企业, 根据本协定经营协议航班, 并且有权撤销或者更改上述指定。

二、在下列情况下, 缔约一方收到上述指定, 以及指定空运企业按照经营许可和技术许可所规定的形式和方式递交的申请后, 应以最短的程序性延误, 给予适当的经营许可:

(一) 指定空运企业的主要所有权和有效控制权应属于该指定缔约方或者其国民;

(二) 指定空运企业的缔约一方遵守第七条和第八条的规定;

(三) 指定空运企业能够满足收到指定的缔约方通常适用于经营国际航班的法律和规章所规定的其他条件。

三、指定空运企业一经收到第二款的经营许可，即可在任何时间开始经营它被指定的协议航班，但是该空运企业应遵守本协议适用的规定。

第四条 许可的拒绝、撤销和限制

一、有下列情形之一的，缔约一方航空当局有权拒绝授予缔约另一方指定空运企业本协议第三条规定的许可，并有权临时地或者永久地撤销、暂停该许可或者对该许可附加条件：

(一) 缔约一方对该指定空运企业的主要所有权和有效控制权是否属于指定该空运企业的缔约另一方或者其国民有疑义；

(二) 指定该空运企业的缔约一方不遵守第七条和第八条的规定；

(三) 该指定空运企业未能满足收到指定的缔约方通常适用于经营国际航班的法律和规章所规定的其他条件。

二、除非有必要立即采取行动以防止违反上述法律和规章，或者根据第七条或者第八条的规定在安全或者保安方面需要采

取行动，本条第一款中所述的权利只能在双方航空当局按照本协定第十九条磋商后方可行使。

第五条 法律的适用

一、缔约一方关于从事国际航班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的航空器。

二、缔约一方关于旅客、机组、行李和货物包括邮件进出其领土或者在其领土停留的法律和规章，例如关于入境、放行、移民、护照、海关、货币、健康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缔约一方领土或者在该领土内停留的航空器所载运的旅客、机组、行李、货物和邮件。

三、缔约一方对与本国或其他空运企业从事类似国际航空运输的缔约另一方指定空运企业，在适用其移民、海关、检疫和类似规章时应一视同仁。

四、对直接过境的旅客、行李、货物和邮件，只采取简化的控制措施。

第六条 证件的承认

一、为经营协议航班，缔约一方颁发或者核准并仍然有效的适航证、合格证和执照，缔约另一方应承认有效，但是颁发或者核准有效的上述证件和执照的条件，应相当于或者高于根据公约制定的最低标准。

二、如缔约一方航空当局颁发给任何个人、或者指定空运企业、或者与经营协议航班航空器有关的上述第一款所述的执照或者证书的权利或者条件，与公约规定的最低标准有差异，并且该差异已向国际民航组织备案，缔约另一方可以要求双方航空当局进行磋商以澄清该做法。

三、缔约一方授予缔约另一方国民的合格证和执照以便在缔约另一方领土上空飞行或在缔约另一方领土内着陆的航班，缔约另一方保留拒绝承认的权利。

第七条 安全

一、缔约一方可随时要求就缔约另一方保持的有关航空设施、机组、航空器以及航空器经营的安全标准进行磋商。磋商应在上述要求之日起三十天内举行。

二、磋商之后，如缔约一方发现缔约另一方在第一款所述领

域里有效保持和实施的安全标准，未能符合当时根据《国际民用航空公约》制定的标准（7300号文件），则缔约一方应将该发现和为符合国际民航组织标准所应采取的必要措施通知缔约另一方。缔约另一方应在双方商定期限内采取适当的纠正措施。

三、根据公约第十六条的规定而进一步协商同意，缔约一方空运企业或者代表该缔约一方空运企业运营的抵离缔约另一方领土航班的任何航空器，在缔约另一方领土内时，缔约另一方授权代表可在不造成该航空器运营不合理延误的情况下进行搜查。尽管芝加哥公约第三十三条规定了义务，该搜查是为核查有关航空器文件和机组人员证件的有效性，以及航空器设备和条件符合当时根据公约制定的标准。

四、如果缔约一方认为，为了空运企业的运营安全有必要立即采取行动，则该缔约一方有权立即暂停或变更缔约另一方一家或者多家空运企业的经营许可。

五、一旦采取行动的依据不再存在，缔约一方应停止按照上述第四款所采取的任何行动。

六、关于第二款，如果缔约一方在商定期限结束后仍不符合国际民航组织标准，则应将此情况通知国际民航组织秘书长。随后对此事的圆满解决也应通知国际民航组织秘书长。

第八条 航空保安

一、根据国际法规定的双方权利和义务，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。在不限制国际法规定的普遍权利和义务的情况下，缔约双方应特别遵守一九六三年九月十四日在东京签订的《关于在航空器内的犯罪和其他某些行为的公约》、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》、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》、一九八八年二月二十四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》以及缔约双方加入的与航空保安有关的其他任何公约和议定书。

二、缔约双方应根据请求相互提供一切必要的协助，防止非法劫持民用航空器和其他危及航空器及其旅客、机组、机场和空中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、作为公约附件并且此类标准和建议措施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、或者主要经营地或永久居住地在其领土内的航空器经营人以

及其领土内的机场经营人遵守上述航空保安规定。

四、缔约各方同意，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要求的本条第三款所述的航空保安规定。缔约各方保证在其领土内采取足够有效的措施保护航空器，并在登机或者装机前和在登机或者装机时，对旅客、机组、手提物品、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任何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相威胁，或者发生其他危及航空器及其旅客、机组、机场或者空中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。

第九条 使用费

一、缔约一方收费当局对缔约另一方指定空运企业使用其机场、航路和其他民航设施收取的费用，不应高于该缔约一方对其他国家指定空运企业使用类似航空器和相关设施从事类似国际经营时所收取的费用。

二、缔约各方应鼓励其收费当局与使用收费当局提供的服务

和设施的空运企业就使用费用进行协商，或者在可行的情况下，通过空运企业代表机构进行协商。任何关于使用费用变动的建议，应给予使用者合理的通知，以使其能在变动之前发表意见。缔约各方可进一步鼓励其收费当局与用户就使用费用交换适当的信息。

第十条 关税

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装备指定空运企业飞行协议航班的航空器或者在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检修或者维护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、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。

第十一条 公平竞争

缔约双方同意:

(一) 每一指定空运企业应有公平和均等的竞争机会,提供本协定管理的国际航空运输;

(二) 采取措施, 消除对缔约另一方指定空运企业的竞争地位造成不良影响的所有形式的歧视或不正当竞争的做法。

第十二条 运力

一、缔约双方指定空运企业投入协议航班的总运力, 在经营开始前应经缔约双方航空当局协商同意或者批准, 此后根据预测的运输需求加以确定。

二、缔约双方指定空运企业经营协议航班的首要目标应以合理的载运比率提供足够的运力, 满足缔约双方领土之间的运输需要。

三、缔约各方应允许缔约双方指定空运企业享有公平均等机会在双方领土之间经营协议航班, 以求平等和互利。

四、缔约各方及其指定空运企业应考虑缔约另一方及其指定空运企业的利益, 以免不适当地影响后者经营的航班。

五、如果在复审时, 缔约双方不能就投入协议航班的运力协商一致, 则缔约双方指定空运企业投入的运力不应超过先前商定的总运力 (包括季节变化)。

第十三条 运价

一、缔约一方指定的一家或多家空运企业适用于本协定规定的航班的运价，应在合理的水平上制定，适当照顾到一切有关因素，包括用户利益、经营成本、航班特点、合理利润、其他空运企业的运价以及市场上其他商务考虑。

二、上述运价如有可能，应由缔约双方指定空运企业商定，此前，如有要求，应与缔约双方各自的政府商讨，并且如可行，应与其他空运企业进行磋商。如有可能，应利用适当的国际运价协调机制达成该协议。如不能达成任何多边或双边协议，则指定空运企业可自行制定运价。

三、缔约一方可要求缔约双方指定空运企业通知或者备案拟从事的抵离其本国领土运输的运价。该通知或备案至少应在距计划采用运价之日六十天前进行。特殊情况下，这一时限可以缩短。

四、缔约双方指定空运企业从事两国领土之间运输所采用的运价，应报经缔约双方批准。缔约一方指定空运企业经营缔约另一方领土以及本协定规定的第三国领土之间的航班所采用的运价，应报经缔约另一方批准。

五、上述第四款规定的运价的批准，缔约任何一方可明示地通知提交运价申请的空运企业。然而，如果缔约一方自提交之日起四十五天内，没有书面通知缔约另一方和/或相关空运企业不

批准该缔约另一方空运企业的运价，该运价应被认为已获批准。如果根据第三款规定缩短提交运价的期限，缔约双方可协议相应缩短通知不批准的时限。除以下第六款的规定外，如缔约任何一方通知不批准，则此项运价不能生效。

六、缔约一方可要求就缔约任何一方空运企业经营本协定规定的航班的任何运价进行磋商，包括已被通知不批准的运价。此类磋商应在收到上述请求之日起三十天内进行。缔约双方应协作，获取合理解决此问题所需的信息。如果缔约双方达成协议，缔约双方应尽其所能使该协议生效。如果没有达成协议，则应以任何不批准运价的决定为准。

七、如果缔约双方不能解决有关第四款提及的运价问题，应根据本协定第二十条规定解决这一争端。

八、根据本条规定制定的运价应保持有效，除非该运价被有关空运企业撤销或直到一项新运价获得批准。

第十四条 收入汇兑

任何指定空运企业有权根据需求将当地取得的超过支出的收入兑换和汇至其本国。汇兑应允许以汇款当日适用的有效汇率进行，并且除了银行进行此类汇兑业务通常所收取的费用外，不应收取任何费用。上述汇兑应符合该缔约一方外汇管制规章的规

定。

第十五条 代表机构

一、缔约一方指定空运企业应在互惠的基础上，并根据缔约另一方有关入境、居留和雇佣的法律和规章，被准予在缔约另一方领土内派驻和保留其经营协议航班所需的代表及商务、营运和技术人员。上述人员应在缔约任何一方或根据需要在缔约双方国民中选择。

二、缔约一方指定空运企业可以选择本公司人员，或者使用在缔约另一方领土内经营、并获准在缔约另一方领土内提供此类服务的其他任何组织、公司或者空运企业的服务来满足上述工作人员的需求。

三、缔约一方指定空运企业在遵守各自缔约方规定和规章的情况下，有权在缔约另一方领土内直接或者通过其指定的授权代理人从事航空运输销售业务。

第十六条 禁烟

一、缔约各方应禁止或促使其空运企业禁止在其空运企业经营的所有载运旅客的航班上吸烟。此项禁令应

适用于航空器内的所有位置，并且应自旅客开始登机至旅客完成下机有效。

二、缔约各方应采取所有合理措施，确保其空运企业及其旅客、机组遵守本条规定，包括对违规进行适当处罚。

第十七条 统计资料

缔约一方航空当局经要求，应向缔约另一方航空当局提供或者促使其指定的一家或多家空运企业提供定期或者其他合理要求的统计报告，以审议该缔约一方指定空运企业经营协议航班的运力投入情况。

第十八条 航班计划批准

一、缔约一方指定空运企业至少应在协议航班经营前六十天向缔约另一方航空当局提交拟议的航班计划，以获取批准。对航班计划的任何修改适用同样的程序。

二、对于缔约一方指定空运企业希望在批准的协议航班时刻表外经营的加班，该空运企业必须事先获得缔约另一方航空当局的许可。此类申请通常应至少在加班经营前十四个工作日提交。

第十九条 协商

一、缔约一方可随时要求就本协定的解释、适用、实施或修改或者本协定的遵守进行协商。

二、这种协商可以会晤或书面方式进行，除非另有协议，应在缔约另一方收到要求之日起六十天内开始。

第二十条 争端的解决

一、如缔约双方对本协定的解释或者适用发生争端，可先由缔约双方通过谈判友好协商解决。

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。

第二十一条 修改

一、缔约一方可随时要求与缔约另一方就现行协定及其附件的修改进行协商。这种协商应在收到要求之日起六十日内开始，可以会晤或书面形式进行。

二、任何修改应通过外交换文确认后生效。

三、对附件的任何修改，可由缔约双方航空当局达成书面协

议，并应通过外交换文确认后生效。

第二十二条 多边协定

如果关于航空运输的多边协定对缔约双方生效，则应对现有协定作必要的修改以符合该多边协定的规定。

第二十三条 终止

缔约一方可随时通过外交途径向缔约另一方书面通知其终止本协定的意愿。该通知应同时通报国际民航组织。本协定应在缔约另一方收到通知之日起十二个月后终止，除非在期满前经协议撤回该通知。如果缔约另一方未承认收到该通知，在国际民用航空组织收到该通知之日起十四天后，应视为缔约另一方已收到该通知。

第二十四条 向国际民航组织登记

本协定以及对本协定的任何修改应由中华人民共和国政府向国际民用航空组织登记。

第二十五条 生效

本协定自签字之日起生效，并取代一九五五年十一月八日签订的两国政府间航空运输协定。

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。

本协定于一九八六年二月十四日在北京签订，一式两份，每份都用中文、缅文和英文写成，所有文本同等作准。

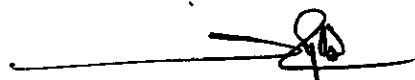
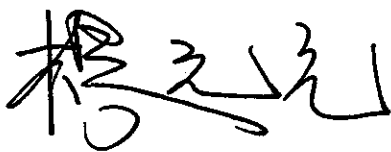
如发生任何不一致情况，应以英文文本为准。

中华人民共和国政府

缅甸联邦政府

代表

代表



附件

航线表

一、中华人民共和国指定空运企业经营的往返航线如下：

始发点	中间点	目的点	以远点
中国境内地点	任何地点	缅甸境内地点	任何地点

二、缅甸联邦指定空运企业经营的往返航线如下：

始发点	中间点	目的点	以远点
缅甸境内地点	任何地点	中国境内地点	任何地点

备注：

(一) 缔约任何一方指定空运企业在任何或者所有飞行中，可不经停规定航线上的任何地点，并可以任何顺序执行，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。

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

(三) 缔约任何一方指定空运企业有权在五个自选中间点和

五个自选以远点行使第五业务权。双方进一步同意，自 2006 年起，双方航空当局可商定每年增加一个中间点和一个以远点。