

**中华人民共和国政府
和
东南亚国家联盟各成员国政府
航空运输协定**

中华人民共和国（以下简称“中国”）政府；

和

由如下国家组成的东南亚国家联盟各成员国（以下合称“东盟”或“东盟各成员国”，或在指单一国家时称“东盟成员国”）政府：

文莱达鲁萨兰国，

柬埔寨王国，

印度尼西亚共和国，

老挝人民民主共和国，

马来西亚，

缅甸联邦，

菲律宾共和国，

新加坡共和国，

泰国，

越南社会主义共和国；

（以上国家政府合称“缔约各方”或单称“缔约一方”）

忆及2002年的《中国与东盟全面经济合作框架协议》；

忆及为支持于2010年建立中国—东盟自由贸易区，于2007年11月2日在新加坡召开的第六次中国和东盟运输部长级会议上通过的旨在便利客货运输和旅客、货物流动，增进中国和东盟的贸易和经济的《中国与东盟航空合作框架》；

注意到中国和东盟各成员国之间的现有双边航空运输协定；

确认在缔结中国—东盟航空运输协定时应优先考虑东盟的完整、团结和一体化；

愿意在中国和东盟之间建立一体化、高效和有竞争力的国际航空运输，以加强贸易、消费者的福利和经济增长；

愿意通过中国和东盟之间航空运输的逐步自由化，推动地区和国际民用航空的发展；

重申1944年12月7日在芝加哥开放签字的《国际民用航空公约》的原则和规定；

愿意缔结本协定，以经营中国和东盟之间的航空运输；

达成协议如下：

第一条 定义

除非本协议另有规定，本协议中的术语定义如下：

（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；东盟各成员国方面指每一东盟成员国负责民用航空的部长；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”，指本协议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已由本协议的缔约各方批准的任何修改，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议的缔约各方均生效；

（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”，指根据本协议第三条（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条(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定义；

(十二)“保存人”，就中国和东盟各成员国而言，指东盟秘书长；

(十三)根据上下文需要，凡提及单数形式的词时均应视为包括复数，凡提及复数形式的词时均应视为包括单数。

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）本协定中另行规定的权利，包括本协定附件一（定期航班）、附件二（非定期/包机航班）和在适用的情况下包括附件三（实施议定书）中所述的权利。

三、除根据本协定第三条（指定和许可）指定的空运企业外，缔约一方的空运企业也应享有本条第二款第一项和第二项中规定的权利。该空运企业应满足该缔约方通常适用于国际航班经营的法律、法规和规章中规定的其他条件。

四、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保存人，由保存人通知所有缔约方。

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) 1、该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、该缔约方的国民或者两种情况兼有；
或者

2、该指定空运企业在东盟成立，其主要营业地在东盟并且其主要所有权和有效管理权属于并继续属于一个或者多个东盟成员国和（或）其国民，并且指定该空运企业的东盟成员国对其拥有并保持有效监管权，但收到该东盟成员国上述申请的缔约一方应接受上述指定；以及

(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。

四、缔约一方根据本条第二款颁发经营许可和技术许可后应通知保存人，保存人应通知所有缔约方。

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）第二款第一项第一目或第二目所适用的规定条件；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，上述权利只能在

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。

三、缔约一方根据本条第一款行使了拒绝给予一家或者多家空运企业经营许可或者技术许可或者对经营许可或者技术许可予以暂停、撤销、限制或者附加条件的权利，该缔约一方应通知保存人，保存人应立即通知所有缔约方。

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，以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三十（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，缔约各方进一步同意，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一家或者多家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，缔约各方重申，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，缔约各方应特别遵守 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》以及所有缔约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、缔约各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、缔约各方在其相互关系中，应遵守国际民航组织制定的、作为公约附件的对缔约各方均适用的航空保安规定；缔约各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，缔约各方应相互协助，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十五（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，该缔约方可在十五（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，相关缔约各方可以自行决定适用对等原则。

三、缔约各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、缔约各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、缔约各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各方之间保持透明，且不应扭曲缔约各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一次或者多次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十五（15）天内举行。

四、如果相关缔约各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各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国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。应根据相关缔约国的外汇管理法律和法规，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）在其他缔约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其他缔约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；以及
- （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；以及

（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

在不违反缔约各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各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。在不违反缔约各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缔约方或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；或者

(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或者另外各方领土内享有同样豁免待遇的空运企业订有合同，在缔约另一方或者另外各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六十(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三十(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四(4)个工作日提交。

第二十条 磋商

一、缔约各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六十(60)天内进行。在商定磋商日期后,提出磋商要求的缔约一方应向其他缔约各方通报将要进行的磋商和有待提出的议题。任何缔

约方均可参加磋商。磋商完成后，应立即向所有缔约方以及保存人通报结果。

二、如果认为有必要，缔约一方也可要求召开最高为部长一级的“工作组级别”的会议，以推进磋商进程。

第二十一条 争端的解决

如缔约各方之间发生任何争端，有关缔约各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、任何缔约一方可提议对本协定进行修改。任何修改的文本和修改的理由应发送保存人，并由保存人分送缔约各方。

二、缔约各方应告知保存人拟议的修改是否可以接受，并就此提交意见。

三、如果所有缔约方均同意拟议的修改，并相应地向保存人发出通知，则该项修改应在第十一份通知发出之日起生效。此项修改构成本协定的组成部分。

第二十三条 与其他协定的关系

一、本协定或就本协定采取的任何行动不得影响缔约各方亦作为缔约方的任何现有协定或国际公约所赋予的权利和义务，本条第三款中规定的情况除外。

二、本协定中的任何规定不得对缔约任一方根据 1982 年《联合国海洋法公约》的规定，特别是关于船舶和航空器的公海自由、无害通过权、群岛海道通行权或者过境通行权有关的规定以及根据《联合国宪章》所享有的权利或这些权利的行使造成损害。

三、如果本协定中的某项规定和任何现有双边或多边航空运输协定（包括对其所作的任何修改）中的某项对两个或两个以上缔约方均有约束力的规定或者本协定中未涵盖的规定之间存在不一致，并且如果缔约各方同时受上述双边或多边航空运输协定和本协定的约束，则应在缔约各方之间适用限制性较小或者自由度较高的或者本协定未涵盖的那项规定。如果不一致与有关安全或航空保安的规定相关，则应适用载有更高或者更严格的安全或航空保安标准的规定。

第二十四条 登记

一经生效，保存人应向国际民航组织登记本协定以及对本协定的任何修改。

第二十五条 最后条款

一、本协定应交由保存人保存。保存人应立即向缔约各方提供一份核证无误的协定副本。

二、缔约各方应完成使本协定生效所需的国内相关法律程序。在完成国内法律程序后，缔约各方应向保存人发出书面通知，由保存人立即告知其他缔约方。

三、本协定应在以下通知交由保存人保存之日起生效：

- (一) 来自中国的书面通知；以及
- (二) 来自至少两个东盟成员国的书面通知；

生效日期应以上述通知的最后一个发出日期为准，并应仅在已交存书面通知的缔约方之间生效。对于在本协定生效后交存书面通知的缔约方，本协定应在该缔约方交存书面通知之日起对该缔约方生效。

四、在将本协定及其实施议定书的相关书面通知交由保存人保存后，缔约一方承诺在业务权方面向交存了相关书面通知

的所有缔约方提供的优惠待遇不低于本协定的实施议定书中所规定的待遇。

五、在不违反本条第三款和第四款的情况下，本协定附件三中所列的实施议定书应在按照每一实施议定书最后条款规定的方式生效。

六、保存人应将本协定的生效通知缔约各方。

七、保存人应根据本协定第三条（指定和许可）建立一个有关空运企业的指定和经营许可或者技术许可的集中登记册。

八、缔约任一方均可通过向保存人发出书面通知的形式，退出本协定，而保存人应在收到退出通知后三十（30）天之内通知其他缔约方。

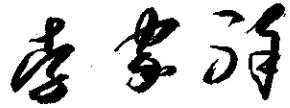
九、退出应在保存人收到该通知之日起十二（12）个月后生效，除非该缔约方在此十二（12）个月期限内向保存人以书面形式撤销其退出的书面通知。

十、如果退出本协定时，缔约一方尚未完成根据本协定所承担的义务，则在该缔约方履行完该项义务前，本协定的规定应继续适用。

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。

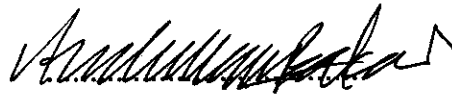
本协定于以下日期签订，一式两份，每份均用中文和英文写成，两种文本同等作准。如对文本的解释产生分歧，以英文文本为准。

中华人民共和国政府
代表



日期.....

文莱达鲁萨兰国政府
代表



日期.....

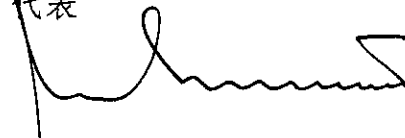
柬埔寨王国政府
代表



日期.....

印度尼西亚共和国政府

代表



.....

日期.....

老挝人民民主共和国政府

代表

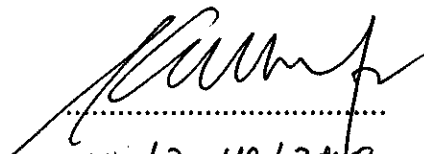


.....

日期.....

马来西亚政府

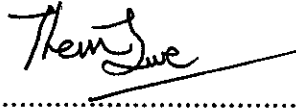
代表



日期 12 NOV 2010

緬甸聯邦政府

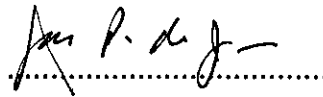
代表



日期.....

菲律賓共和國政府

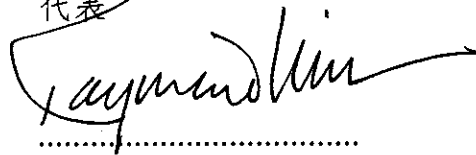
代表



日期.....

新加坡共和國政府

代表



日期.....

泰王国政府

代表



日期.....

越南社会主义共和国政府

代表



日期.....

附件一

定期航班

第一部分

航线表

一、缔约各方的指定空运企业有权在下列航线上经营协议航班：

中国的指定空运企业：

中国境内始发点	中间点	东盟境内目的点	以远点
任何点	任何点	任何点	任何点

每一东盟成员国的指定空运企业：

东盟境内始发点	中间点	中国境内目的点	以远点
指定该空运企业的东盟成员国内的任何点	任何点	任何点	任何点

二、除非中国和东盟之间另有协议，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

三、经营的灵活性

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各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，并可保留本协议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。

附件二

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，应有权在缔约各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。

附件三

实施议定书

缔约各方应缔结构成本协定组成部分的实施议定书，包括：

- 第一议定书 缔约各方任何地点之间无限制的第三和第四种自由业务权

关于缔约各方任何地点之间无限制的第三和 第四种自由业务权的第一议定书

中华人民共和国（以下简称“中国”）政府；

和

由如下国家政府组成的东南亚国家联盟各成员国（以下合称“东盟”或“东盟各成员国”，或在指单一国家时称“东盟成员国”）政府：

文莱达鲁萨兰国，

柬埔寨王国，

印度尼西亚共和国，

老挝人民民主共和国，

马来西亚，

缅甸联邦，

菲律宾共和国，

新加坡共和国，

泰国，

越南社会主义共和国；

(以上国家政府合称“缔约各方”或单称“缔约一方”)

忆及于2010年11月12日在文莱斯里巴加湾签署的《中华人民共和国政府和东南亚国家联盟各成员国政府航空运输协定》(以下简称“协定”);

承认该协定的附件三规定了缔结协定的实施议定书;

愿消除对航班服务的限制,从而实现东盟和中国之间及以远地区的航班服务完全自由化;

达成协议如下:

第一条 航线和业务权

一、自2010年12月31日起,中国的指定空运企业有权在其领土内设有国际机场的任何地点和东盟各成员国领土内设有国际机场的任何地点之间经营往返客运和(或)货运航班,并享有充分的第三和第四种自由业务权。

二、自2010年12月31日起,每一东盟成员国的指定空运企业有权在其领土内设有国际机场的任何地点和中国领土内设有国际机场的任何地点之间经营往返客运和/或货运航班,并享有充分的第三和第四种自由业务权。

第二条 运力和班次

对于在本议定书下根据本议定书第一条的规定运营的客运和货运航班，不应施加运力、班次和航空器型号方面的限制。

第三条 最后规定

一、本议定书应交由协定保存人保存。保存人应立即向每一缔约方提供一份经核证的议定书副本。

二、每一缔约方应完成本议定书生效所需的国内相关法律程序。在完成国内法律程序后，每一缔约方应向保存人发出书面通知，由保存人立即告知每一缔约方。

三、本议定书应在将以下通知交由保存人保存之日起生效：

（一）来自中国的书面通知；以及

（二）来自至少两个东盟成员国的书面通知。

生效日期应以上述通知的最后一个发出日期为准，并应仅在已交存书面通知的缔约方之间生效。对于在本议定书生效后交存书面通知的缔约方，本议定书应在该缔约方交存其书面通知之日起对该缔约方生效。

四、根据协定的第二十二條（修改），对本议定书的规定所

做的任何修改，应经所有缔约方同意之后方可生效。

下列代表，经其各自政府正式授权，在本议定书上签字，以昭信守。本协定于以下日期签订，一式两份，每份均用中文和英文写成，两种文本同等作准。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

李宇祥


日期.....

文莱达鲁萨兰国政府
代表



日期.....

柬埔寨王国政府
代表



日期.....

印度尼西亚共和国政府

代表

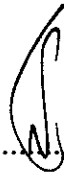


.....

日期.....

老挝人民民主共和国政府

代表

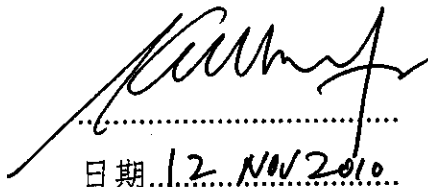


.....

日期.....

马来西亚政府

代表



.....

日期..12 NOV 2010..

緬甸聯邦政府

代表

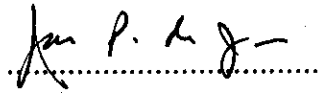


.....

日期.....

菲律賓共和國政府

代表

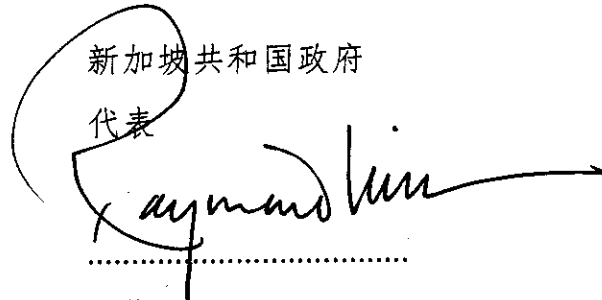


.....

日期.....

新加坡共和國政府

代表



.....

日期.....

泰王国政府：

代表

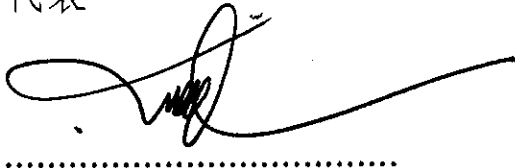


.....

日期.....

越南社会主义共和国政府

代表



.....

日期.....