

中华人民共和国政府和多米尼加共和国政府 民用航空运输协定

中华人民共和国政府和多米尼加共和国政府（以下简称双方）；
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；多米尼加共和国方面指民航委员会，或者指授权执行该委员会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（修订）规定对本协定和/或附件的任何修订。

（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、货物或者邮件的经停。

(九)“运力”：

1. 就航空器而言，指该航空器在航线或者航段上可提供的载量；
2. 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(修订)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》，包括双方均接受的、根据该公约第九十条通过的任何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订。

(十四)对于多米尼加共和国，与一国相关的“主权”和“领土”

定义与公约第一条和第二条的规定保持一致。主权：“缔约各国承认每一国家对其领土之上的空域具有完全的、排他的主权。”领土：“公约所指一国的领土，应认为是在该国主权、宗主权、保护或委任统治下的陆地区域及与其邻接的领水。”对于中华人民共和国，与一国相关的“领土”，指中华人民共和国主权管辖下的陆地、领海、内水及其以上空域。

第二条 授 权

一、一方给予另一方以本协定规定的权利，以便另一方指定空运企业在附件规定的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，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）沿另一方航空当局规定的航路不经停飞越另一方领土；

（二）经另一方航空当局同意，在另一方领土内规定航线上的地点作非运输业务性经停；和

（三）在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一方领土的国际旅客、行李、货物和邮件。

三、一方指定空运企业在另一方领土内地点上下前往或者来自第三国国际业务的权利，由双方航空当局商定。

四、本协定中的规定不得被视为给予一方指定空运企业，为了取酬或者合约，在另一方领土内装载旅客、行李、货物或者邮件前往该另一方领土内另一地点的权利。

第三条 空运企业的指定和许可

一、一方有权通过外交途径以书面方式向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，并且有权撤销或更改上述指定。

二、一方指定空运企业的主要所有权和有效管理权应属于该方国家或者其国民。

三、另一方航空当局可要求一方指定空运企业向其证明，该指定空运企业有资格履行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和义务。

四、在不违反本条第二款和第三款规定的情况下，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、一方指定空运企业一经收到经营许可，即可在上述许可规定的日期，按照本协定的相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，一方有权撤销或者暂停对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）规定的权利附加其认为必要的条件：

（一）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)所指的一方的法律和规章; 或者

(三) 该指定空运企业在其他方面没有按照本协定规定的条件(包括第十四条关于航空安保和第十五条关于航空安全所述的规定)经营。

二、除非本条第一款规定的权利的撤销、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, 上述权利只能在与另一方磋商后方可行使, 但第十四条关于航空安保和第十五条关于航空安全所作规定除外。

第五条 法律和规章的适用

一、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, 应适用于另一方指定空运企业进出该方领土或者在该方领土内运行和航行的航空器。

二、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, 应适用于另一方指定空运企业进出该方领土或在该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、一方关于航空器方面的其他相关法律和规章以及有关民用航空方面的规定, 应适用于在其领土内经营协议航班的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，应根据一方的法律和规章只采取简化的控制措施。

第六条 运力规定

一、双方指定空运企业应享有公平均等的机会在规定航线上经营协议航班。

二、在经营协议航班方面，一方指定空运企业应考虑到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、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，以便满足双方领土之间的旅客、行李、货物和邮件的运输需要。

四、一方指定空运企业在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一方领土的运输需要；
- (二) 协议航班所经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、运力和班次应由双方航空当局商定。

二、一方的指定空运企业应在不迟于协议航班经营之前 60 天向另

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 30 天提交审核。

三、对于一方指定空运企业欲于批准的班期时刻表之外经营的协议航班的加班飞行，该空运企业必须事先得到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 5 个工作日提交。

第八条 运 价

一、适用于规定航线上的协议航班的运价，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的任一航段上的运价。

二、拟采用的运价至迟应在距计划采用之日 60 天前提交双方民航当局登记。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、如果一方航空当局通知另一方航空当局，其不同意另一方指定空运企业拟采用的运价，则双方航空当局应努力达成协议，确定运价。

四、如果双方航空当局未能就根据本条第二款提交的运价达成协议，或者未能根据本条第三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。

五、根据本条规定制定的运价应在新运价制定前继续适用。但是任何运价不得以本款为由，自原到期之日起延用 12 个月以上。

第九条 技术服务和费率

一、一方应在其领土内为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、航行设施以及相关服务，包括通信、导航、气象服务及其他附属设施和服务。

二、一方指定空运企业使用另一方的机场和航行设施，应按照另一方有关当局规定的法律、规章以及指定空运企业与服务提供方之间的合约承诺，以公平合理的费率付费。

第十条 统计资料的提供

一方航空当局应根据另一方航空当局的要求，向其提供审议一方指定空运企业在规定航线上经营的协议航班的运力所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、为了在规定航线上经营协议航班，一方指定空运企业有权在对等的基础上在规定航线上的另一方领土内的地点设立常驻代表机构。

二、一方指定空运企业有权根据另一方关于入境、居留和就业的法律和规章，在另一方领土内派驻和维持代表人员和提供协议航班所

需的、具有管理职位的管理、技术、运行和其他专业人员，包括第三国国民。

三、一方指定空运企业在另一方领土内所设常驻代表机构的工作人员应遵守另一方的法律和规章。

四、一方允许另一方指定空运企业在其领土内直接、以及由该指定空运企业自行决定通过代理机构销售航空运输。此外，一方指定空运企业和任何人有权以另一方货币或者根据另一方外汇管理规章的规定，以可自由兑换货币销售、购买上述航空运输。

第十二条 税 费

一、一方指定空运企业飞行协议航班的航空器进入另一方领土时，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(在进出另一方领土时，运入该方领土并存留在该航空器上)、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，下列设备和物品也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)、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另一方领土内的部分航段上使用；

(二) 运入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,经另一方海关当局同意后,可在另一方领土内卸下。这些设备和物品应受另一方海关当局监管或控制直至重新运出,或者根据另一方的海关法规另作处理。

四、一方指定空运企业和另一家或多家在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、二款中的豁免规定。

五、一方指定空运企业运入另一方领土的客票、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、一方指定空运企业常驻代表机构的办公用品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、一方指定空运企业在另一方领土内的财产,应在对等的基础上免征一切税收。

第十三条 收入汇兑

一、一方指定空运企业在对等的基础上,有权将在另一方领土内取得的收入汇至一方领土。

二、上述收入的汇兑应按照国家法律和适用的外汇规章，按汇兑当日适用的有效汇率以可兑换货币进行结算。

第十四条 航空安保

一、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。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》、一九七零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议定书》以及双方均加入的任何其他与民用航空安保有关的公约或议定书中的规定。

二、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、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》附件并对双方均适用的航空安保标准和建议措施。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安保规定。

四、双方同意，可要求上述航空器经营人在进出另一方领土或者

在另一方领土内停留时遵守另一方规定的本条第三款所述的航空安保规定。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。一方对另一方提出的为对付特定威胁而采取合理的特殊安保措施的要求，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、机场或者航行设施安全的非法行为时，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、当一方有合理理由相信，另一方未能遵守本条规定时，该方可要求进行磋商。磋商应在收到磋商要求后 15 天内开始。上述要求收到之日起 15 天内未能达成令人满意的安排或未能同意该磋商要求，应构成对该另一方的一家或多家航空器经营人的经营许可予以暂停、撤销、限制或者附加条件的理由。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，认为另一方违背本条规定的一方可随时采取临时行动。

第十五条 航空安全

一、一方可随时要求就另一方在航行设施、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。磋商应该在收到要求之日起 30 天内进行。

二、如果在磋商之后，一方发现另一方未能有效地维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，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另一方。另一方应在商定的期限内采取适当的改正行动。

三、根据公约第十六条，双方进一步同意，一方空运企业经营或代表其经营的进出另一方领土的航班的航空器在另一方领土内时，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条件是否符合当时根据公约所制定的标准。

四、如必须采取紧急行动以确保空运企业的运营安全，一方保留立即暂停或者修改另一方一家或者多家空运企业的经营许可的权利。

五、一旦采取行动的依据不复存在，一方根据上述第四款采取的任何行动应予停止。

第十六条 证件和执照的承认

一、一方应承认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和执照的标准，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。

二、但是，一方可拒绝承认另一方或者第三国向其本国国民颁发的或者核准有效的、以其本国领土上空飞行为目的的合格证与执照

的有效性。

第十七条 磋商

一、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，双方航空当局应经常互相磋商。

二、一方可随时要求与另一方就本协定进行磋商。磋商应尽早开始，除非另有协议，至迟应在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、如双方对本协定的解释或者实施发生争端，可先由双方航空当局通过谈判协商解决。

二、如双方航空当局不能就上述争端达成协议，双方应通过外交途径予以解决。

第十九条 修订

一、一方如认为需要修订本协定或者其附件的任何规定，可随时要求与另一方以会晤或者书面形式进行磋商，并应在另一方收到要求之日起 90 天内开始，除非双方同意延长这一期限。

二、本条第一款所述的磋商也可在双方航空当局之间进行。

三、除本条第四款规定的情形外，对本协定的任何修订，应通过

外交途径换文确认后生效。

四、如果修订仅涉及附件航线表中的规定，双方航空当局可就修订达成书面协议，并且上述修订应自双方航空当局达成协议之日起生效。

第二十条 终 止

一方可随时通过外交途径通知另一方其终止本协定的决定。本协定应在另一方收到通知之日起 12 个月后终止，除非在期满前经双方协议撤回该通知。

第二十一条 向国际民用航空组织登记

本协定或者对本协定的任何修订应向国际民用航空组织登记。

第二十二条 生 效

双方应通过外交照会相互通知已完成协定生效所必需的国内法律程序。本协定自后一份通知收到之日起生效。

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 2018 年 11 月 2 日在北京签订，一式两份，每份均用中文、西班牙文和英文写成，三种文本同等作准。如对文本的解释产生分歧，以英文文本为准。

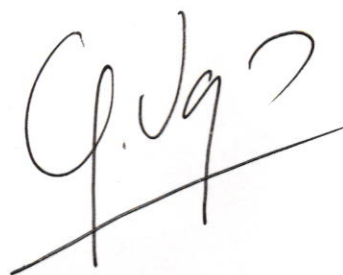
中华人民共和国政府

代 表



多米尼加共和国政府

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: 任意一点或多点

中间点: 任意一点或多点

目的点: 任意一点或多点

以远点: 任意一点或多点

(二) 多米尼加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: 任意一点或多点

中间点: 任意一点或多点

目的点: 任意一点或多点

以远点: 任意一点或多点

附注:

1. 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一方领土内始发和终止。

2. 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。

3. 除非双方另有协议, 上述航线表中规定的地点不包括香港特别行政区、澳门特别行政区和中华人民共和国台湾省内地点。