

中华人民共和国政府和美利坚

合众国政府民用航空运输协定

中华人民共和国政府和美利坚合众国政府，
希望发展两国的相互关系，增进两国人民的友谊，便利国际航空运输；
按照一九七八年十二月十五日中华人民共和国和美利坚合众国建立外交关系的联合公报的精神：

遵循相互尊重独立和主权、互不干涉内政、平等互利和友好合作的原则；
认识到双方按本协定应在权利和利益方面享有合理平衡的重要性；
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；
就建立和经营涉及两国领土的航空运输达成协议如下：

第一条 定义

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；美利坚合众国方面，根据职权范围分别指民用航空委员会或运输部；或双方均指受权执行上述当局目前行使的职能的其他任何当局或机构；

(二)“协定”，指本协定及其附件以及对协定和附件做出的任何修改；

(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：

——根据该公约第九十四条第一款业已生效、并且已经双方批准的任何修改；

——根据该公约第九十条所通过的、对双方均有效的任何附件或其修改；

(四)“空运企业”，指提供或经营国际航班的任何航空运输企业；

(五)“指定空运企业”，指根据本协定第三条经指定并获准的空运企业；

(六)“航班”，指为取酬或出租以飞机从事旅客、行李、货物或邮件的公共运输的单项或混合定期航班；

(七)“国际航班”，指经过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、货物或邮件的降停。

第二条 权利的给予

一、各方给予另一方本协定规定的权利，以便其指定空运企业在本协定附件一规定的航线上建立和经营定期航班。此类航线和航班以下分别称为“规定航线”和“协议航班”。

二、在不违反本协定规定的情况下，各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)在另一方领土内规定航线上的地点经停，以便上下国际旅客、行李、货物和邮件；

(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。

三、本条第二款(一)项的规定不应被认为是给予一方指定空运企业在另一方领土内一地点装上前往另一方领土内另一地点的旅客、行李、货物或邮件(分程业务和国内业务)的权利，

但免费载运的该空运企业的人员及其家属、行李和家用物品，该空运企业代表机构所用物品和该空运企业经营协议航班所用的机上供应品和零备件，则不在此限。在双方之间交换允许任一方指定空运企业载运另一方领土内规定航线上各地点之间分程业务的权利，有待将来适当时间进行协商。

四、除非另有协议，指定空运企业在第三国境内的航路上经营协议航班，应使用双方空运企业均可使用的航路。

五、包机航空运输应按附件二的规定办理。

第三条 指定和许可

一、各方有权通过外交途径向另一方书面指定两家空运企业，在规定航线上经营协议航班，并有权撤销或更改所作的指定。在经营协议航班时，指定空运企业可经营混合航班或全货运航班，或同时经营这两类航班。

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或其国民。

三、另一方航空当局可要求一方指定空运企业向它证明，该空运企业有资格履行根据法律和规章所制定的条件。这些法律和规章是上述当局在国际航班的经营方面通常予以实施的。

四、在不违反本条第二和第三款以及第七条规定的情况下，缔约另一方在收到上述指定后，应给予该指定空运企业以适当的许可，在程序上尽量减少拖延。

五、业经指定并获准的空运企业可在有关许可上规定的日期或以后开始经营。

第四条 许可的撤销

一、在下列情况下，一方有权撤销和暂停业已给予另一方指定空运企业的有关许可，或对该项许可规定它认为必要的条件：

(一)如它对该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一方或其国民的情况有疑义；或

(二)如该空运企业不遵守给予本协定第二条规定权利的一方的法律和规章；或

(三)如该另一方或该空运企业在其他方面不能遵守本协定规定的条件。

二、除非本条第一款所述的撤销、暂停或规定条件必须立即执行，以防止进一步违反本条第一款第(二)和(三)项的规定，上述权利只能在与另一方协商后方可行使。

第五条 法律的适用

一、一方关于从事国际航班飞行的飞机进出其领土和在其领土内运行的法律和规章，另一方指定空运企业在进出一方领土和在该领土内时应予遵守。

二、一方关于旅客、机组、行李、货物和邮件进出其领土和在其领土内停留的法律和规章，对另一方指定空运企业及其所载运的旅客、机组、行李、货物和邮件在进出一方领土和在该领土内停留时，均应适用。

三、一方在另一方提出要求时应迅即向其提供本条第一款和第二款所述的法律和规章的文本。

第六条 技术服务和费用

一、一方应在其领土内为另一方指定空运企业指定供飞行协议航班使用的主用机场和备用机场，并提供本协定附件三规定的飞行协议航班所需的通信、导航、气象和其他辅助服务。

二、一方指定空运企业使用另一方的机场、设备和技术服务，应按公平、合理的费率付费。

任何一方不得要求另一方的指定空运企业以高于向任何其他经营国际航班的外国空运企业收取的费率付费。

三、向另一方指定空运企业收取的本条第二款所指的一切费用，可以反映提供有关设备或服务的全部经济成本的一个合理部分，但不应超过这一部分。收费的设备和服 务，应在讲求效率和经济的基础上予以提供。费用如有变更应合理地提前通知。各方应鼓励其领土内的收费主管当局与使用服务和设备的空运企业之间进行磋商，并应鼓励收费主管当局和空运企业交换为准确地审议收费是否合理所需要的资料。

第七条 安全

一、各方应为经营协议航班提供双方均可接受的航空设备和服务。此类设备和服务应至少相当于根据公约可能制定的最低标准，如果这些最低标准适用的话。

二、为了经营协议航班，各方应承认另一方颁发或核准的仍然有效的适航证、合格证和执照，但颁发或核准这些证书和执照的条件，应至少相当于根据公约可能制定的最低标准。然而，一方对另一方为一方国民所颁发或核准的合格证和执照，可拒绝承认其在 一方领土上空飞行的有效性。

三、各方可要求就另一方在航空设备和服务、机组、飞机和指定空运企业的经营方面所维持的安全和保安标准进行磋商。如在磋商后，一方认为另一方在上述各方面的安全和保安标准和要求，没有有效地维持和实行至少相当于根据公约可能制定的最低标准(如果这些最低标准适用的话)，则应将此意见连同关于采取适当措施的建议通知另一方。一方保留本协定第四条规定的权利。

第八条 航空保安

双方重申对危害飞机安全的行为或威胁的严重关切，因为这些行为或威胁危及人员或财产的安全，影响航班的经营，损害公众对民用航空安全的信心。为了防止劫机和破坏飞机、机场、导航设备和对航空安全进行威胁，双方同意实行适当的航空保安措施，并互相提供必要的援助。当发生劫机或破坏飞机、机场或导航设备的事件或威胁时，双方应互相协助，为迅速而安全地结束这种事件提供联系的方便。如一方要求为其飞机或旅客采取特殊保安措施以便对付某一威胁时，另一方对此应给予同情的考虑。

第九条 代表机构

一、为了经营规定航线上的协议航班，一方指定空运企业有权在另一方领土内规定航线上的地点设立代表机构。本款所述的代表机构的人员应受驻在国的现行法律和规章的管辖。

二、一方应尽最大可能保障另一方指定空运企业代表机构及其工作人员的安全，并保

护上述空运企业在其领土内经营协议航班所用的飞机、物品和其他财产的安全。

三、一方应向另一方指定空运企业的代表机构及其工作人员提供有效地经营协议航班所需要的协助和方便。

四、一方指定空运企业一俟提出要求，即有权将在当地的收支余款予以兑换并汇回其国内。

兑换和汇款应按交易和汇款时实行的有效比价进行，不得加以限制，并在互惠基础上免征税收。如双方间订有支付办法的专门协定，则应按该协定办理。

第十条 人员

一、任何一方指定空运企业进入和离开另一方领土的航班上的机组成员，应为指定该空运企业一方的国民。任何一方指定空运企业如欲在进入和离开另一方领土的航班上雇用任何其他国籍的机组成员，应事先取得另一方的同意。

二、除非另有协议，一方指定空运企业驻在另一方领土内的代表机构的工作人员，应为任何一方的国民，其人数应经双方主管当局同意。各指定空运企业被准予派驻的上述人员的数目，应足以履行本协议所述的与提供协议航班有关的职责，无论如何，不应少于提供类似航班的任何外国空运企业所被准予派驻的人数。一方应将被视为负责执行本款规定的主管当局，以外交照会通知另一方。

第十一条 进入市场

一、有关经营协议航班的地面服务事项可由双方空运企业商定，但须经双方航空当局批准。

二、各方指定空运企业在另一方领土内出售其协议航班的航空运输应通过销售总代理实施。各方指定空运企业应作为另一方指定空运企业的销售总代理，除非一方指定空运企业拒绝了请其作为代理的要求。每一销售总代理协议的条件须经双方航空当局批准，如果任一方指定第二家空运企业提供协议航班，双方应确保给予两家指定空运企业按相同条件充当另一方指定空运企业的销售总代理的机会。

三、虽然有本条第二款的规定，各方指定空运企业可在其驻另一方领土的代表机构内，直接或通过自己指定的代理人出售协议航班及本企业其他一切航班的航空运输。任何人可用另一方的货币或根据适用的法律用外汇券或自由兑换货币，自由地购买此种运输。此外，该代表机构还可用于进行该指定空运企业的管理、问讯和业务活动。

四、根据本条第二款为指定空运企业指定的销售总代理应对旅行和货运界就空运企业的选择、服务等级和其他有关事项所表达的愿望作出响应。

第十二条 运力和业务运载

一、应准许双方指定空运企业在经营协议航班时，按双方的协议和本协定附件五的协定提供运力。在本协定规定的任何协议航班开航之后两年半内，双方应进行磋商，以便就提供运力问题达成新的协议。

二、根据本协定前言所规定的原则，各方应采取一切适当措施，确保双方指定空运企业在规定航线上经营协议航班时有公平平等的权利，以求得机会均等、合理平衡和相互有利。

三、双方指定空运企业经营的协议航班，其首要目的应是提供足够的运力，以满足双

方领土间的业务需要。此种航班装卸前往或来自第三国地点的国际业务的权利，应根据运力与下列各点相关联的一般原则予以确定：

(一)来自和前往指定该空运企业一方的领土的业务需要与来自和前往另一方领土的业务需要；

(二)直达航班经营的需要；

(三)在考虑了当地和地区航班后，该航线通过地区的业务需要。

四、各方及其指定空运企业应照顾到另一方及其指定空运企业的利益，以免不适当地影响后者提供的航班。

五、如在经营了一段合理的时期后，任何一方认为另一方指定空运企业提供的航班与本条任何规定不符，则双方应本着友好合作和互相谅解的精神及时地协商解决这一问题。

六、如任何一方在任何时候认为业务量未能做到合理平衡，该方可要求同另一方磋商，以便本着友好合作和平等互利的精神来纠正此种不平衡局面。

第十三条 价格

一、一方可要求向其航空当局申报前往或来自其领土的旅客运输所收票价。此种申报应在该票价拟议实施之日六十天前提出。此外，双方航空当局同意对短期申报迅速地给予同情的考虑。一方主管当局如对某一票价不满意，应尽快通知另一方主管当局，在任何情况下至迟应在收到票价申报后三十天内通知。然后任何一方主管当局可要求进行磋商，此种磋商应尽快进行，在任何情况下至迟应在收到另一方主管当局要求后三十天内进行。如经磋商达成协议，各方主管当局应确保不实施与该协议不一致的票价。如经磋商未达成协议，该申报的票价不应生效，而原来实施的票价应继续有效，直至制定了新的票价。

二、如主管当局在收到根据上述第一款申报的票价后三十天内未表示异议，该票价应被认为已获得批准。

三、虽然有上述第一款的规定，各方应准许任何指定空运企业申报并迅速实施(必要时使用短期通知程序)中华人民共和国一点或多点与美利坚合众国一点或多点之间定期客运航班的票价，其条件是：

(一)该票价不违反本协定附件四中所协议的条件，并且不低于已批准任何指定空运企业销售的、在中华人民共和国境内相同的一个或多个地点与美利坚合众国境内相同的一个或多个地点间实行的最低普通经济票价的百分之七十；或

(二)该当局航线上的票价(以下称为“取齐票价”)是对批准票价的减收，但不低于在中华人民共和国与美利坚合众国之间提供的国际航班的任何已批准票价，或任何已经批准或未经批准的组合票价(以下称为“被取齐票价”)，并且不违反被取齐票价的类似条件(但关于航线、衔接或机型的条件除外)，只要：

(1)如果被取齐票价是对全部或部分由指定空运企业在规定航线上提供的航班所实行的票价，则应准许另一方指定空运企业在规定航线上实行取齐票价；

(2)如果被取齐票价是对全部或部分由指定空运企业在非规定航线上提供的航班所实行的票价，则应准许另一方指定空运企业在规定航线上实行取齐票价，但取齐票价不应低于可比的最低批准票价(不包括折扣票价)的百分之七十；

(3)如果被取齐票价仅仅是非指定空运企业在规定航线上提供的票价，则应准许指定空运企业在规定航线上实行取齐票价，但取齐票价不应低于可比的最低批准票价(不包括折扣票价)的百分之七十；

(4)如果被取齐票价仅仅是非指定空运企业在非规定航线上提供的票价，则应准许指定空运企业在规定航线上实施取齐票价，但取齐票价不应低于可比的最低批准票价(不包括折

扣票价)的百分之八十。

在任何协议航班开航后三年终了前,双方应对这种票价取齐作法进行审议。

各方还同意第(二)项的规定作必要的修改后,适用于另一方指定空运企业在一方领土与第三国之间提供国际航班的票价。

如果根据第(二)项的规定,指定空运企业实行的一种普通经济票价,低于根据本条第一款实行的票价,则为确定第(一)项规定的百分之三十范围的价格灵活性所用的普通经济票价,在未经双方商定之前应保持不变。

第(一)或第(二)项的任何规定不应被解释为要求指定空运企业实行任何特定票价。

四、(一)一方可要求向其航空当局申报另一方指定空运企业为运输前往或来自一方领土的货物所收取的货运价。此种申报应在该货运价拟议实行之日四十五天前提出。此外,双方航空当局同意对指定空运企业的短期申报迅速地给予同情的考虑。

(二)各方主管当局有权不批准货运价。不批准的通知应于收到申报后二十五天之内发出。不批准的货运价不应生效,而原来实行的货运价应继续有效,直至制定新的货运价。

(三)一方不应要求另一方指定空运企业收取与一方批准自己的空运企业或其他国家空运企业收取的货运价不同的货运价。

五、虽然有本条各项规定,各方应准许任何指定空运企业申报并迅速实施(必要时使用短期通知程序)与任何其他指定空运企业根据本条规定为在相同地点之间进行运输而提供的相同票价或货运价,但此类票价或货运价应受可比的条件的约束。

六、各方应以外交照会将本条所述的主管当局通知另一方。

第十四条 关税和税收

一、任何一方指定空运企业从事协议航班飞行的飞机,以及留置在飞机上的正常设备、零备件、燃料、油料(包括液压油)、润滑油、机上供应品(包括在飞行中出售给旅客或供其使用的有限量的食品、饮料、酒类、烟草和其他物品)和专供飞机的运行或检修而使用的其他物品,在进出另一方领土时,应在互惠的基础上,豁免一切关税、检验费和其他国家费用。

二、除了提供服务的实际成本费用外,下列物资也应在互惠的基础上豁免一切关税、检验费和其他国家费用:

(一)运入一方领土或在该领土内供应并装上飞机的、供另一方指定空运企业飞行协议航班的飞机使用的数量合理的机上供应品,即使这些供应品拟在装上飞机一方领土上空的部分航段上使用;

(二)为检修、维护或修理另一方指定空运企业飞行协议航班的飞机而运入一方领土的地面设备和包括发动机在内的零备件;

(三)运入一方领土或在该领土内供应的、供另一方指定空运企业飞行协议航班的飞机使用的燃料、润滑油和消耗性技术补给品,即使这些供应品拟在装上飞机一方领土上空的部分航段上使用。

三、本条第一款所述的留置在任何一方指定空运企业飞行协议航班的飞机上的机上供应品、设备和补给品,经另一方海关当局同意后,可在该方领土内卸下。这类卸下的机上供应品、设备和补给品以及本条第二款所述的运入另一方领土的机上供应品、设备和补给品,应受另一方海关当局监管,必要时应缴纳公平合理的保管费用,直至重新运出或根据该海关当局规定另作处理。

四、如一方指定空运企业和另一家同样享受另一方此种豁免的空运企业订有合同,据此在另一方领土内出借本条第一和第二款规定的物品,则本条规定的豁免应同样适用。一

方在其领土内出售任何此种物品的处理，应由双方协议确定。

五、对于州或省、地区和地方当局对本条第一和第二款规定的物品所征的税收、费用以及燃油通过费，一方应尽最大努力，为另一方指定空运企业在本条所述情况下，在互惠的基础上获得豁免待遇，但提供服务的实际成本费不在此列。

第十五条 统计资料的提供

双方航空当局将就与两国间的协议航班所载业务的统计资料随时进行协商，并按协议提供上述资料。

第十六条 协商

一、双方应本着密切合作和互相支持的精神，保证本协定各项规定得到正确的实施和满意的遵守。为此，双方航空当局应随时互相协商。

二、任何一方可随时要求就本协定进行协商。这种协商应尽早开始，除非另有协议，至迟应在另一方收到要求之日起六十天内进行。

三、如对本协定的解释或实施发生争端，双方应本着友好合作和互相谅解的精神，通过谈判解决；如双方同意，也可以通过斡旋、和解或仲裁予以解决。

第十七条 修改或补充

一、任何一方如认为需要修改或补充本协定或其附件的任何规定，可随时要求与另一方进行协商，此项协商应在另一方收到要求之日起九十日内开始，除非双方同意延长这一期限。

二、经过本条第一款所述协商而协议的对本协定或其附件的任何修改或补充，应在通过外交途径换文予以确认后生效。

第十八条 生效和终止

本协定自签字之日起生效，有效期为三年。此后应继续有效，但如任何一方将其终止本协定的意愿以书面通知另一方，本协定在通知十二个月后终止。

本协定于一九八 年九月十七日在华盛顿签订，共两份，每份都用中文和英文写成，两种文本具有同等效力。

中华人民共和国政府 美利坚合众国政府

代 表 代 表

薄一波(签字)

卡特(签字)

附件一 航线

一、第一条航线

(一)中华人民共和国方面

中华人民共和国指定的第一家空运企业有权在下列航线上经营往返协议航班：

北京——上海——东京或日本境内的另一地点——檀香山——洛杉矶——旧金山——纽约。安克雷季可用作往返此航线的技术经停地点。

(二)美利坚合众国方面

美利坚合众国指定的第一家空运企业有权在下列航线上经营往返协议航班：

纽约——旧金山——洛杉矶——檀香山——东京或日本境内的另一地点——上海——北京。

二、第二条航线

任何协议航班开航后两年内，双方应进行磋商，以决定供各方第二家指定空运企业经营航线。如果双方未能在第二年结束前就第二条航线达成协议，各方第二家指定空运企业有权在第一条航线上开始经营往返协议航班，并自此一直经营到双方就第二条航线达成协议为止。在此种情况下，双方应继续磋商，为商定第二条航线做出最大努力，并谅解：建立第二条航线为双方共同的目标。同时，双方应对规定航线进行全面审议。

三、加班飞行

任何一方指定空运企业如欲在其规定航线上作加班飞行，应在飞行三天前向另一方航空当局提出申请，在取得许可后方可飞行。

说明：(一)在本协定生效之日或其后，各方有权指定一家空运企业经营协议航班。任何协议航班开航两年后，各方第二家指定空运企业亦可开始经营协议航班。如果任何一方未指定第二家空运企业，或该方第二家指定空运企业未开始经营航班或停止经营该航班，该方可授权其第一家指定空运企业经营协议航班，在一切方面均如同其第二家指定空运企业一样。

(二)每一指定空运企业可自行决定在上述航线上的任一或所有单向或往返飞行中不停任何一点或多点，但它经营的协议航班必须在指定该空运企业一方的领土内规定航线上的一点始发或中止。

(三)在飞行经过本附件第一款所列的日本境内另一地点的航班以前，该地点应经双方协议。任何一方指定空运企业如欲改变在日本的通航地点，应提前六个月通知另一方航空当局。此种改变应经另一方同意。

(四)在不违反附件五规定的情况下，各方指定空运企业可在另一方领土内或在规定航线上的一个或多个中间点更换机型，条件是：

(1)更换机型地点以远的飞行，就去程航班而言，应使用运力较到达的飞机为小的飞机；就回程的航班而言，应使用运力较到达的飞机为大的飞机；

(2)作此种飞行的飞机，班期安排应视情与去程的或回程的飞机相一致，并可用同一航班号；

(3)如果某次飞行因经营或机械问题而延误，其续航飞行可不受本款第(2)项条件的限制。

附件二 包机运输

一、除双方指定空运企业经营协议航班外，一方任何空运企业可要求准许其飞行双方领土间以及第三国与受理申请一方领土间的客运和/或货运(单独或混合)包机。一方可以外交照会向另一方提供根据一方法律有资格提供包机运输的空运企业清单。

二、应在包机预定飞行前至少十五天向另一方航空当局提出申请，在获得批准后方可飞行。应本着双方空运企业有均等机会经营国际包机运输、互利和友好合作的精神，批准上述申请，并避免不适当的延误。

三、各方航空当局应将适用于另一方包机人和空运企业的申请要求和行政手续减少到最低限度。为此，另一方要求一方包机人和空运企业提供的、用以说明准其进行一次或一系列包机飞行理由的资料，不应超过如下范围：

- (一)飞行目的；
- (二)飞机的登记国籍、所有人和经营人；
- (三)机型；
- (四)(1)飞机识别标志和呼号，或(2)航班号码；
- (五)机长姓名和机组人数；
- (六)拟议的飞行计划(航路、日期、时间和目的地)；
- (七)包机人身份；
- (八)机上旅客人数和/或货物重量；
- (九)空运企业向每一包机人收取的费用。

包机飞行申请中的上述(四)、(五)和(八)项资料，可予更改，但须在每次飞行前通知。所做更改应在飞行计划中列明。

四、如任何一方有理由不批准某一次或一系列包机飞行，在通常情况下，应及时告知理由。如合适，申请人可以再次提出申请，准其进行业已要求的一次或多次飞行。

五、任何一方不应要求另一方空运企业申报向公众收取的从另一方或第三国领土始发的包机运输的费用。

六、本协定第二条四款、第四、五、六、七、八条、第九条二、四款、第十条、第十一条一款、第十四条和附件三的规定，作必要的修改后，也适用于包机运输。

附件三 技术服务

一、定期航班使用的机场

一、根据本协定第六条第一款的规定，在中国境内为美利坚合众国政府指定空运企业指定下列主用和备用机场：

——主用机场：北京首都机场、上海虹桥机场

——备用机场：广州白云机场、杭州笕桥机场、天津张贵庄机场

二、根据本协定第六条第一款的规定，在美国境内为中华人民共和国政府指定空运企业指定下列主用和备用机场：

——主用机场：纽约肯尼迪国际机场、洛杉矶国际机场、旧金山国际机场、檀香山国际机场、安克雷奇国际机场：

——备用机场：巴尔的摩华盛顿国际机场、波士顿洛根国际机场、纽华克国际机场、费城国际机场、大匹兹堡机场、莫塞斯湖/格兰特县机场、奥克兰市国际机场、安大略国际机场、斯托克顿市机场、夏威夷莱曼将军岛/希洛国际机场、西雅图塔科马国际机场，堪萨斯城国际机场、费尔班克斯国际机场、华盛顿杜勒斯国际机场

二、包机运输使用的机场

一方空运企业用于经另一方航空当局批准的包机航空运输的飞机，可以使用另一方航行资料汇编中适当列明可供国际飞行使用的机场，并可使用该航空当局可能批准的其他机场。

三、航路

在另一方空域内的一方指定空运企业的飞机，均应在已建立的航路/指定的航路上或按有关空中交通管制部门的许可飞行。为了达到经济、效率和节油的目的，一方应作合理的努力，包括与毗邻空域的管制当局作出合适的安排，以确保进入和在其主权管辖下的空域内的航路尽可能取直。

四、航行资料

一、双方航空当局应相互提供航行资料汇编。

二、航行资料汇编的修改和补充，应立即发送另一方航空当局。

三、在发送航行通告时，应使用国际航行通告简语，在没有合适的航行通告简语时，应使用英文明语。紧急航行通告应以可供利用的最快方式发送给另一方航空当局。

四、航行资料和航行通告应提供英文本。

五、气象服务

应根据世界气象组织公约和国际民用航空组织制定的标准和建议，在适用范围内，提供双方可接受的气象服务。

六、无线电导航和通信

一、为在规定航线上经营协议航班，双方确认需要建立两国间的平面航空通信。双方将另行商定建立此类通信的措施和程序。

二、陆空通信和平面通信应使用英语和国际上承认的有效简语和程序。

附件四 折扣票价的条件

在本协定第十三条第三款所述运价机动范围内的折扣票价，应符合一般适用于其他国际航空运输市场上相同或类似票价的条件。此种折扣票价至少应符合以下条件中的四项：

- 来回程；
- 预先购票的要求；
- 规定停留最短/最长时间；
- 中途分程限制；
- 中途分程费用；
- 更换航班的限制；
- 退票罚款；
- 团体人数限制；
- 回程旅行的条件；
- 地面综合要求。

附件五 运力和业务运载

一、双方同意每家指定空运企业有权每周经营两个班次。如果一方未指定第二家空运企业，则该方第一家指定空运企业在另一方第二家指定空运企业开始经营航班时或在根据本协定任何协议航班开航后两年时(以早者为准)，有权每周增加经营两个班次。本协定中，一个班次指：一架适航证上所注明的最大起飞全重不小于七十一万磅，但不大于八十万磅的飞机往返飞行一次；一架适航证上所注明的最大起飞全重等于或大于四十三万磅，但小于七十一万磅的飞机往返飞行一次半；以及一架适航证上所注明的最大起飞全重小于四十三万磅的飞机往返飞行二次。指定空运企业如仅使用适航证上所注明的最大起飞全重小于七十一万磅的飞机，则每飞两个班次即有权另以适航证上所注明的最大起飞全重小于四十三万磅的全货运飞机往返飞行一次。指定空运企业未使用的一切班次可予累计，并可自行决定在任何时候加以使用。在任何协议航班开航后的三年内，如欲飞行超过上述班次的航班，这些增加的班次须经双方事先协商和同意。

二、为了实现第十二条第二款规定的目标，双方同意，各自指定空运企业在规定航线上载运的业务，就在另一方领土内上下的旅客人数和货物吨数而言，应合理平衡。

第十二条第六款所述的磋商应尽快进行，在任何情况下不得迟于一方收到要求之日起三十天。双方承允在三十天内就纠正不平衡局面的有效措施达成协议，并全部实施协议的措施。在考虑所采取的措施时，双方应考虑到一切有关因素，包括指定空运企业的商务决定、载运比率和第三方的措施。如所协议的措施实施后三个月内未能纠正不平衡局面，双方应进行会晤，以便研究此类措施无效的原因，并就纠正不平衡局面的进一步措施达成协议。双方如未能就有效纠正措施达成协议，应研究造成不平衡局面的原因，并考虑对本协议作可能必要的修改，以消除此类原因。

三、本附件第二款的规定，从根据本协定任何航班开航之日起有效三年。至迟在此三年期限结束六个月前，双方应进行磋商，以便就取得本附件第二款所述的业务合理平衡的方法达成协议。