

香港政府和加拿大政府
關於航班的協定

一九八八年六月二十四日於香港

香港政府和加拿大政府關於航班的協定

香港政府和加拿大政府，

意欲締結一項協定，規定有關航班的事宜。

達成協議如下：

第一條

定 義

除非另有說明，在本協定中：

- (a) 「航空當局」在香港方面指民航處處長，在加拿大方面則指加拿大運輸部長及運輸委員會，又或指在上述締約任何一方獲授權執行有關當局現行職務或其他類似職務的人士或機構；
- (b) 「指定的航空公司」指根據本協定第四條規定而獲指定及授權的航空公司；
- (c) 「地區」在香港方面是包括香港島、九龍及新界；在加拿大方面，則採納一九四四年十二月七日在芝加哥開始簽署的國際民航公約內第二條有關「領土」的定義；
- (d) 關於「航班」、「國際航班」、「航空公司」及「非運輸業務性經停」等名詞，分別採納上述公約內第九十六條所載的定義；
- (e) 「本協定」包括本協定的附件，以及本協定與附件的修訂條文。

第二條

芝加哥公約內關於國際航班的條文

在實施本協定時，締約雙方須遵照一九四四年十二月七日在芝加哥開始簽署的國際民航公約及其附件中適用於國際航班的條款。

第三條

權利的授予

- (1) 締約一方授予締約另一方的國際航班下列權利：
 - (a) 只飛越其領空而不着陸的權利；
 - (b) 在其地區內作非運輸業務性經停的權利。

- (2) 締約一方授予締約另一方本協定下文所規定的權利，以便經營在本協定附件內有關條文規定航線的國際航班。下文稱該等航班為「協議航班」，稱該等航線為「規定航線」。締約一方所指定的航空公司，在規定的航線經營協議航班時，除可享有本條第(1)段所列的權利外，亦有權在締約另一方的地區在本協定附件就該航線所規定的地點停站，以便為國際運輸業務供乘客上落或起卸貨物(包括郵件)，或二者同時進行。
- (3) 本條第(2)段並無向締約任何一方指定的航空公司授予權利的含意，使其可以在締約另一方的地內區以租賃或其他報酬方式，載運乘客與包括郵件在內的貨物，由其地區的一處載運到另一處。
- (4) 倘因為武裝衝突、政治動亂或局勢的發展，或某些特別與不尋常的情況，引致締約一方指定的航空公司無法按照正常的航線經營服務，締約另一方應就有關的航線作出臨時安排，盡力協助該航空公司繼續提供服務。

第四條

關於航空公司的指定及授權事宜

- (1) 締約一方有權以書面向締約另一方提出，指定由一間或多間航空公司在規定的航線經營協議航班，並且有權取消或更改所指定的航空公司。
- (2) 締約另一方的航空當局在收到上述指定後，在遵守本條第(3)及(4)段的條件下，須毫不延誤地向指定的一間或多間航空公司授予有關的經營許可。
- (3) 締約一方的航空當局可以要求締約另一方所指定的航空公司，向其證實該公司具備資格，符合有關當局根據通常及合理地應用於國際航班的法律及規例所訂定的條件。
- (4)
 - (a) 香港航空當局如未能滿意該航空公司的主要所有權及有效控制權是屬於加拿大政府或加拿大國民，則有權拒絕授予本條第(2)段所述的經營許可，或對本協定第三條第(2)段所載指定的航空公司可行使的權利規定需要的條件。
 - (b) 加拿大航空當局如未能滿意該航空公司是在香港註冊及以香港為主要營業地，則有權拒絕授予本條第(2)段所述的經營許可，或對本協定第三條第(2)段所載指定的航空公司可行使的權利規定需要的條件。
- (5) 獲指定及授權的航空公司，可開始經營協議航班，惟該航空公司必須遵守本協定內有關的規定。

第五條

撤銷或暫停經營許可

- (1) 在下列情況下，締約任何一方的航空當局有權撤銷或暫停締約另一方指定的航空公司行使本協定第三條第(2)款所載權利所需的經營許可，或規定行使此等權利時須遵守的條件：
 - (a) (i) 如香港未能滿意該航空公司的主要所有權及有效控制權是屬於加拿大政府或其國民；
 - (ii) 如加拿大未能滿意該航空公司是在香港註冊及以香港為主要營業地；或
 - (b) 如該航空公司未能遵守授予此等權利的締約一方的法律或規例；或
 - (c) 如該航空公司未能按照本協定所定的條件經營。
- (2) 除非有必要立即如本條第(1)段所述的撤銷或暫停經營許可，或規定條件，以防再有違反法律或規例的情形，否則須與締約另一方的航空當局協商後，才運用此項權力。

第六條

法律和規例的適用

- (1) 締約一方關於從事國際飛行的飛機進出其地區的法律及規例，或關於該等飛機在其地區內操作及導航的法律及規例，均適用於締約另一方指定的一間或多間航空公司轄下的飛機，該等飛機進出或停留於第一締約方的地區時，均須遵守該等法律和規例。
- (2) 有關締約任何一方就飛機乘客、機員、貨物(包括郵件)進出其地區所定的法律和規例，例如入境、清關、移民、護照、海關及檢疫的規例，締約另一方指定的一間或多間航空公司的乘客、機員、貨物(包括郵件)於進出或留在第一締約方的地區時，均須遵守或由代表遵守該等法律和規例。
- (3) 締約一方使本條所述的法律及規例適用於締約另一方指定的一間或多間航空公司時，不得給予本身的一間或多間航空公司更優惠待遇。

第七條

航空安全

- (1) 締約雙方重申，彼此之間對保障民航安全免受非法干擾的責任是構成本協定不可缺少的一個部分。締約雙方特別須遵守一九六三年九月十四日在東京簽訂的「關於在航空器內的犯罪和其他某些行為的公約」，一九七〇年十二月十六日在海牙簽訂的「關於制止非

法劫持航空器的公約」，以及一九七一年九月二十三日在蒙特利爾簽訂的「關於制止危害民用航空安全的非法行為的公約」內關於航空安全的規定。

- (2) 締約任何一方在接獲要求時須向締約另一方提供一切必要的協助，防止非法劫持民用航機的行為及其他危及該等航機、航機乘客及機員、機場及飛機導航設施安全的非法行為，以及對民航安全構成的任何其他威脅。
- (3) 締約雙方在相互的關係上須遵守國際民航組織所訂適用的航空安全規定，該等規定經指定為一九四四年十二月七日在芝加哥開始簽署的國際民航公約的附件。締約雙方須規定，締約各方登記的航機經營機構或以締約各方地區為主要營業地或永久駐地的航機經營機構，以及締約各方地區的機場經營機構，必須遵守該等航空安全規定。
- (4) 締約各方同意，該等航機經營機構在進出或留在締約另一方的地區時，或須遵守本條第(3)段所提及締約另一方規定必須遵守的航空安全規定。締約各方須確保在其地區內有效地實施足夠的措施，以保護航機，並在乘客登機或裝載貨之前及登機裝貨時檢查乘客、機員、隨身行李、行李、貨物和航機貯存品。締約各方對締約另一方提出為應付某項威脅而須採取合理的特別安全措施的要求，亦須以諒解的態度加以考慮。
- (5) 倘若發生非法劫持民用航機的事件或威脅，或其他危及民用航機、航機乘客和機員、機場或飛機導航設施安全的非法行為，締約雙方須互相協助，以便可儘速使用通訊聯絡及其他為迅速及安全地終止上述事件或威脅而採取的適當措施。

第八條

關 稅

- (1) 對締約任何一方指定的航空公司用以提供國際航班的航機、航機上的正常設備、燃料、潤滑油、包括引擎在內的零件及航機貯存品(包括但並不限於如食物、飲料、煙草等物品)，締約另一方應基於互惠原則，豁免所有關稅、消費稅，以及並非據航機抵埗所提供服務的成本而徵取的類似費用及收費，不過此等設備和供應品必須留在航機上。
- (2) 對由締約另一方指定的航空公司或其代表運進締約一方的地區，或由該指定航空公司轄下航機攜備於航機上，專為提供國際航班時於航機上使用的正常設備、零件、燃料與潤滑油供應、航機貯存品，印製好的機票、提貨單、任何印上締約一方指定的航空公司徽號的印刷品及該間指定航空公司免費派送的一般宣傳資料，即使此等物品於締約一方的地區運送上航機，而將於飛越該締約一方的地區的航程部分使用，締約另一方應基於互惠原則，豁免所有關稅、消費稅，以及並非據航機抵埗所提供服務的成本而徵取的類似費用及收費。
- (3) 本條第(1)及第(2)段所指物品，可能須要受有關當局監管。
- (4) 締約任何一方指定的航空公司轄下航機上的正常機上裝置、零件、燃料與潤滑油供應及航機貯存品，只可在締約另一方的海關當局批准下，方可在其地區內卸下。該海關當局可規定該等物品須接受監管，直至該等物品轉運出境，或按照海關的規例處理為止。

- (5) 在締約各方所指定的航空公司已與另一間或多間航空公司就於締約另一方的地區借用或移交本條第(1)及第(2)段所規定各項物品作出安排的情況下，本條規定的豁免辦法亦將適用，惟該另一間航空公司或多間航空公司須同樣獲得該締約另一方的該等豁免。
- (6) 在締約任何一方地區內直接轉運的行李及貨物獲豁免關稅、消費稅，以及並非據航機抵埗所提供服務的成本而徵取的類似費用及收費。

第九條

經營協議航班的原則

- (1) 締約雙方指定的航空公司，應享有公平均等的機會，在規定航線經營協議航班。
- (2) 在經營協議航班時，締約一方指定的航空公司，應考慮到締約另一方指定的航空公司的利益，避免不適當地影響該航空公司在(全部或部分)相同航線所提供的航班。
- (3) 締約雙方指定的航空公司所提供的協議航班，必須與公眾對規定航線的運輸需求保持密切關係。其主要目的，是按合理運載比率，提供足夠的運力，以便能應付往來指定航空公司的締約一方地區的客運或貨運(包括郵件)或二者現時和合理預計的需求。除在指定航空公司的締約一方地區的各點以外，在規定航線上其他各點上落乘客或起卸貨物(包括郵件)或二者同時進行的運載規定，應遵照一般的原則。該等一般原則，就是指運力與以下各點相關：
 - (a) 往來指定航空公司的締約一方的地區的運輸需求；
 - (b) 協議航班途經地區的運輸需求，但須先考慮由該區國家的航空公司所建立的其他運輸服務；及
 - (c) 聯程航班的需求。
- (4) 在規定航線上所提供的運力應由締約雙方航空當局不時共同商定。

第十條

運 價

- (1) (a) 「運價」一詞的定義如下：
 - (i) 一間航空公司在其定期航班運載乘客及他們的行李所收取的票價，以及有關運載的附帶服務的費用及服務條件；
 - (ii) 一間航空公司在其定期航班運載貨物(除郵件外)所收取的貨運價；

- (iii) 所有用以約束此等票價或貨運價或包括任何附帶利益在內的價格的應用或適用範圍的條件；及
 - (b) 本條所述的「同一航線」是指所經營的航線，而並非規定航線。
- (2) 締約雙方所指定的航空公司就來往香港和加拿大的載運服務所收取的運價，必須經雙方的航空當局明文或不明文同意，以及在考慮各有關因素後按合理的水平訂定。此等因素包括經營協議航班的成本、使用者的利益、合理的利潤和其他經營同一航線(全部或部分)的航空公司所訂的運價。
 - (3) 任何指定航空公司均可就運價建議進行協商，但並無規定須在提出建議運價前進行該等協商。
 - (4) 凡就來往香港和加拿大的載運服務釐訂建議運價的航空公司，均須向締約雙方的航空當局提出申請。申請時須按航空當局可能各自規定的方式，提供有關本條(1)段所述的資料。提出申請的日期須為建議的實施日期最少四十五日(或航空當局批准的較短期間)前。締約的一方的航空當局接獲建議運價申請的日期，將視為向該航空當局提出申請的日期。
 - (5) 任何建議運價可由締約的任何一方的航空當局隨時批准，以及只要有關收費是根據本條第(4)段的規定向雙方的航空當局提出申請，則應視作已獲得航空當局批准，除非任何一方的航空當局在提出申請日期後三十日(或就第(4)段需要而批准的較短期間)內以書面向另一方的航空當局發出不滿建議運價的通知。
 - (6) 假如任何一方根據本條第(5)段的規定發出不滿通知書，締約雙方的航空當局可以共同協議的方式釐定運價。此外，締約的任何一方於發出不滿通知書後三十日內要求協商，而協商須於提出要求後的三十日內進行。
 - (7) 假如任何一方的航空當局根據本條第(5)段的規定發出不滿通知書，而雙方的航空當局未能根據本條第(6)段的規定，以協議方式釐訂此項運價，則可根據本協定第十七條的規定，解決爭端。
 - (8) 除必須遵守本條第(9)段的規定外，應一直採用根據本條規定所釐訂的運價，直至新的運價訂定為止。
 - (9) 除經締約雙方的航空當局同意，並只限於他們同意的一段時間內實行，運價的有效期不得因本條第(8)段的規定而延長：
 - (a) 如運價設有限期，則不得將有效期延長至限期後十二個月以上。
 - (b) 如運價並無設有限期，則不得延長至新運價預算生效的日期之後十二個月以上，新運價預算生效的日期是指締約一方或雙方所指定的一間或多間航空公司向雙方的航空當局申請的生效日期。
 - (10) (a) 就加拿大和另一國家之間的載運服務方面，香港的指定航空公司所要求的運價，必須獲得加拿大航空當局的批准，倘有需要，亦須獲得該另一國家的批准。就香

港至加拿大以外另一國家的載運服務方面，加拿大的指定航空公司所要求的運價，必須獲得香港航空當局的批准，倘有需要，亦須獲得該另一國家的批准。

- (b) 除非須向締約一方的航空當局申請批准的指定航空公司，已於建議生效日期不少於四十五日(或該等航空當局在特殊的情況下同意的較短日期)之前，按照該等航空當局可能規定的方式，提供本條第(1)段所述的資料，否則該項載運服務的運價不會獲得批准。
 - (c) 已批准該項載運服務的運價的締約一方，可在九十日前通知申請該項運價的締約另一方所指定的航空公司撤銷該項批准，在九十日通知期滿時，該指定航空公司須停止採用該項運價。
- (11) 締約一方的航空當局可規定一間指定航空公司就其代理商為以該締約方地區為起點的定期航班載運服務所出售的機票或擬就的提貨單向該代理商所支付的佣金須根據上述程序經該航空當局批准。如該等佣金須按此經批准，航空公司只可支付已經批准的佣金數額。

第十一條

提供統計資料

締約一方的航空當局，須在締約另一方航空當局提出要求時，向該航空當局提供有理由需要的定期或其他統計報告，以審查本條開首提及的締約一方指定的航空公司在協議航班上所提供的運力。該等報告須包括決定該等航空公司在協議航班上的運輸業務量以及該等運輸業務的起點和終點所需的全部資料。

第十二條

航空公司代表和銷售

- (1) 締約一方指定的一間或多間航空公司得根據互惠原則和締約另一方有關入境、居留及就業的法律和規例，在締約另一方的地區，派駐其轄下為提供航班所需的管理、技術、操作及其他專門人員。
- (2) 締約一方指定的一間或多間航空公司有權在締約另一方的地區內直接或通過代理商銷售航班服務。每一指定航空公司有權出售，而任何人士均可自由購買該等運輸服務，交易時可使用當地貨幣或任何其他可自由兌換的貨幣。

第十三條

轉匯收益

香港指定的一間或多間航空公司，有權隨時要求將從當地獲得的收入扣除在當地的支出後的

款項，兌換及匯返香港。加拿大指定的一間或多間航空公司，有權隨時要求將從當地獲得的收入扣除在當地的支出後的款項，兌換及匯返加拿大。上述指定的航空公司，獲准不受限制地按照在結匯上述收入時適用於當時交易的有效匯率，進行兌換及匯款。

第十四條

機場及其他設施

締約任何一方在應用其海關、出入境、檢疫及類似規例時，或在有關進入機場，使用航路、航空交通服務及由該締約方控制的有關設施方面，不得給予其本身的航空公司較締約另一方經營同類國際航班的航空公司更優惠的待遇。

第十五條

使用費

- (1) 「使用費」一詞是指主管當局為向飛機、機員、乘客及貨物提供機場產業或設施、或飛機導航設施，包括有關服務及設施而向航空公司收取或准許收取的費用。
- (2) 締約任何一方向另一方指定的一間或多間航空公司收取或准許收取的使用費，不得高於向其本身指定經營同類國際航班的航空公司所收取者。
- (3) 締約各方須鼓勵其主管收費當局與使用有關服務與設施的航空公司，在可行的情況下透過航空公司的代表機構，進行協商。倘有任何更改使用費的建議，應在合理的時間內通知使用者，以便他們在有更改之前表示意見。締約各方均須進一步鼓勵主管收費當局與航空公司就使用費事宜交換適當的資料。

第十六條

協 商

締約各方均可隨時要求就本協定的執行、詮釋、應用或修訂問題，進行協商。此項可能由雙方航空當局進行的協商，除非締約雙方另有協議，否則須在締約另一方接獲書面要求當日起計六十天內開始進行。

第十七條

解決爭端

- (1) 倘若締約雙方就本協定的詮釋或應用方面發生任何爭端，雙方應首先設法通過談判來解決。

- (2) 若締約雙方不能通過談判來解決爭端，該項爭端可以交由雙方同意的人士或團體處理，或在締約的任何一方的要求下，交由一個由三名仲裁員組成的審裁團決定，審裁團的組成方式如下：
- (a) 在接獲仲裁要求後三十天內，締約的每一方須委任一名仲裁員。在第二名仲裁員委任後六十天內，已獲委任的兩名仲裁員經雙方同意後，須委任一名在該項爭端中可視為中立的國家的公民為第三名仲裁員並由該第三名仲裁員出任審裁團的主席；
- (b) 若在上述規定的期限內未能委任任何仲裁員，締約任何一方可以要求國際民航組織理事會的主席在三十天內委任所需的仲裁員。如該主席認為由於他是某一國家的公民，而此國家在此項爭端中不能視為中立，仲裁員便會由沒有因上述理由而失去資格的最資深副主席委任。
- (3) 除本條下文有所規定，或締約雙方同意作別的安排外，審裁團的權力範圍和有關程序須由審裁團本身決定。在審裁團發出指示或締約任何一方的要求下，必須於審裁團成立後三十天內舉行會議，明確決定須仲裁的事項和須依循的具體程序。
- (4) 除締約雙方同意作別的安排或審裁團另有規定外，締約各方必須在審裁團成立後四十五天內呈交一份備忘錄，並在其後六十天內提出答辯。在答辯期滿後三十天內，如締約任何一方提出要求，或審裁團酌情決定有需要時，審裁團便會進行聆訊。
- (5) 審裁團須盡量在聆訊結束後三十天內，或如果沒有進行聆訊，便在爭議雙方提交答辯書後三十天內，以書面作出一個以多數票決定的裁判結果。
- (6) 締約雙方可在接獲裁判結果後十五天內，要求解釋該項結果，有關方面必須在該項要求提出後十五天內作出解釋。
- (7) 審裁團的裁判結果對締約雙方均具約束力。
- (8) 締約雙方必須各自負責由其委任的仲裁員的費用。至於審裁團的其他費用，須由締約雙方平均分攤。此等費用包括國際民航組織理事會主席或副主席在實行本條第(2)(b)段所述的程序時的任何支出。

第十八條

修 訂

經締約雙方同意的任何修訂，在締約雙方以書面確認後正式生效。

第十九條

終止協定

如締約任何一方欲終止本協定，可隨時以書面通知締約另一方。本協定須於締約另一方接獲

通知書當日起計一週年的前一個午夜(以接獲通知書的地方的時間計)終止, 除非通知書在此期限屆滿之前獲雙方同意撤銷, 則當別論。

第二十條

向國際民航組織登記

本協定及對本協定所作的任何修訂必須向國際民航組織登記。

第二十一條

生效日期

本協定在簽署之日起生效。

第二十二條

標 題

本協定內所用的標題僅供參考之用。

下列代表, 經其各自政府正式授權, 已在本協定上簽字為證。

本協定於一九八八年六月二十四日在香港簽訂, 共兩份, 每份均用英文及法文寫成, 兩種文本具有同等效力。

香港政府代表

加拿大政府代表

陳方安生

派特·康尼

索引

條文編號	標題
一	定義
二	芝加哥公約內關於國際航班的條文
三	權利的授予
四	關於航空公司的指定及授權事宜
五	撤銷或暫停經營許可
六	法律和規例的適用
七	航空安全
八	關稅
九	經營協議航班的原則
十	運價
十一	提供統計資料
十二	航空公司代表和銷售
十三	轉匯收益
十四	機場及其他設施
十五	使用費
十六	協商
十七	解決爭端
十八	修訂
十九	終止協定
二十	向國際民航組織登記
二十一	生效日期
二十二	標題

附件

航線表

第一部分

由香港指定的一間或多間航空公司經營的航線：

香港—中間經停點—加拿大境內各點—以遠點

註釋：

1. 服務點有待商定。
2. 香港指定的一間或多間航空公司可在任何一次或所有飛行不經停上述航線任何一點，亦可將航線上各點的先後次序改變，但此等協議航班必須以香港作為起點。
3. 不得在中間經停點或以遠點接運客貨，在加拿大境內的各點卸下，亦不得在加拿大境內各點接運客貨，在中途停站點或以遠點卸下，但經締約雙方不時同意者，則屬例外。此項限制亦適用於各種中途停站的運輸業務。
4. 不得在中國內地設立中間經停點或以遠點。

第二部分

由加拿大指定的一間或多間航空公司經營的航線：

加拿大境內各點—中間經停點—香港—以遠點

註釋：

1. 服務點有待商定。
2. 加拿大指定的一間或多間航空公司可在任何一次或所有飛行不經停上述航線任何一點，亦可將航線上各點的先後次序改變，但此等協議航班必須以加拿大作為起點。
3. 不得在中間經停點或以遠點接運客貨，在香港境內的各點卸下，亦不得在香港境內各點接運客貨，在中途停站點或以遠點卸下，但經締約雙方不時同意者，則屬例外。此項限制亦適用於各種中途停站的運輸業務。
4. 不得在中國內地設立中間經停點或以遠點。