

中華人民共和國香港特別行政區政府和
丹麥王國政府關於定期航空服務
的民用航空運輸協定

中華人民共和國香港特別行政區政府和
丹麥王國政府關於定期航空服務的
民用航空運輸協定

中華人民共和國香港特別行政區（「香港特別行政區」）政府和丹麥王國政府，
意欲締結一項協定，規定有關香港特別行政區和丹麥之間提供往返定期航班的事宜，
達成協議如下：

第一條

定義

在本協定中：

- (a) 「航空當局」一詞在香港特別行政區方面指經濟局局長和民航處處長，在丹麥方面則指運輸部，或對雙方而言指獲授權執行上述有關當局現行職務的人士或機構；
- (b) 「指定航空公司」一詞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」一詞在香港特別行政區方面包括香港島、九龍及新界，在丹麥方面，則採納一九四四年十二月七日在芝加哥開放簽署的《國際民用航空公約》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」一詞包括本協定的附件，以及附件與本協定的修訂條文；
- (f) 「運價」一詞的定義指：
 - 一家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條件；
 - 一家航空公司在其定期航班運載貨物（除郵件外）所收取的價格；
 - 所有用以約束此等票價或價格（包括其附帶的任何利益）的應用或適用範圍的條件；及
 - 一家航空公司就一名代理商為定期航班運輸出售的機票或擬就的提貨單向該代理商所支付的佣金。

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放簽署的《國際民用航空公約》，包括有關附件以及對公約或上述附件的任何有關修訂條文中，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，以便在本協定附件內適當部分所規定的航線上經營國際航班，該等航班和航線在下文分別稱為「協議航班」及「規定航線」。締約一方的指定航空公司在規定航線經營協議航班時，除可享有本條第(1)段所列的權利外，亦有權就其經營的國際航班在締約另一方的地區內根據本協定附件就該航線所限定的地點停站，供乘客上落，或起卸包括郵件在內的貨物，或二者同時進行。
- (3) 本條第(2)段在含意上並無向締約任何一方的指定航空公司授予權利，使其可以在締約另一方的地區內的一處，以租賃或其他報酬方式，載運乘客與包括郵件在內的貨物到該地區的另一處。

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，指定由一家或多家航空公司在規定航線經營協議航班，並且有權取消或更改該等指定。
- (2) 締約另一方在收到上述指定後，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家或多家航空公司授予有關的許可。
- (3) (a) 香港特別行政區政府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丹麥或其公民，則有權拒絕授予本條第(2)段所述的許可，或對本協定第三條第(2)段所載指定航空公司可行使的權利規定需要的條件。

- (b) 丹麥王國政府如未能滿意該航空公司是在香港特別行政區註冊並以香港特別行政區為主要營業地，則有權拒絕授予本條第(2)段所述的許可，或對本協定第三條第(2)段所載指定航空公司可行使的權利規定需要的條件。
- (4) 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。
- (5) 一家航空公司獲上述的指定及授權後，可開始經營協議航班，惟該航空公司必須遵守本協定內所有適用的條文，包括與運價有關的條文。

第五條

撤銷或暫停許可

- (1) 在下列情況下，締約任何一方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)段所載權利所需的許可，或規定行使此等權利時須遵守的條件：
- (a) (i) 如香港特別行政區政府未能滿意該航空公司的主要所有權及有效控制權是屬於丹麥或其公民；
- (ii) 如丹麥王國政府未能滿意該航空公司是在香港特別行政區註冊並以香港特別行政區為主要營業地；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協商後，才運用此項權力。

第六條

經營協議航班的原則

- (1) 締約雙方的指定航空公司，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，締約一方的指定航空公司應考慮到締約另一方的指定航空公司的利益，避免不適當地影響後者所提供的協議航班。
- (3) 締約雙方的指定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和貨運(包括郵件)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客貨（包括郵件）的運載，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提供的其他航班；及
 - (c) 聯程航班的需求。
- (4) 在規定航線上所提供的運力，應由締約雙方不時共同決定。

第七條

飛行時間表的批准

- (1) 締約一方的指定航空公司的飛行時間表，須提交予締約另一方的航空當局批准。
- (2) 飛行時間表須於開始採用日期最少三十日之前提交締約另一方，並須特別包括航班時間表，服務班次，以及所採用航機的類型和配置等資料。
- (3) 締約一方的指定航空公司其後對運作計劃作出的任何修改，均須提交締約另一方的航空當局批准。

第八條

運價

- (1) 締約一方的指定航空公司就來往締約另一方地區的載運服務所收取的運價，必須經締約雙方的航空當局批准，並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。
- (2) 本條第(1)段所提及的運價，可由要求批准運價的締約方的指定航空公司在建議運價前協議訂定，指定航空公司可與其他經營同一航線（全部或部分）的航空公司就此進行協商。但假如一家指定航空公司未能徵得其他指定航空公司同意某項運價，或因為並無其他指定航空公司經營同一航線，該指定航空公司建議任何運價或締約方航空當局批准有關運價的權利，均不應受到限制。
- (3) 締約一方的指定航空公司就來往締約另一方地區的載運服務建議的運價，均須由要求批准運價的指定航空公司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，提供第一條第(f)段所述的資料。提出申請的日期須為建議的

實施日期最少六十日前(或締約雙方航空當局同意的較短期間)。締約一方的航空當局接獲建議運價申請的日期，應視為向該航空當局提出申請的日期。

(4) 締約一方的航空當局可隨時批准任何建議運價，只要建議運價是根據本條第(3)段的規定提出申請。除非締約一方的航空當局在接獲申請後三十日內(或締約雙方航空當局同意的較短期間)，以書面向締約另一方的航空當局發出不批准建議運價的通知，否則該運價當視作已獲該締約方的航空當局批准。

(5) 假如任何一方根據本條第(4)段的規定發出不批准建議運價的通知，締約雙方的航空當局可以共同決定運價。為此，締約的任何一方於發出不批准通知書後三十日內，要求締約雙方的航空當局進行協商，而協商須於締約另一方接獲該項書面要求的日期起計三十日內進行。

(6) 締約一方的航空當局在批准運價時，可附加其認為適當的屆滿日期。如運價設有屆滿日期，除非有關的航空公司在獲得締約雙方的航空當局批准下撤銷原有運價，或在屆滿日期前申請採用新的運價並獲得批准，否則有關運價在限期屆滿前一直維持有效。

如獲批准的運價並無屆滿日期，有關方面亦無申請及批准採用新的運價，則該運價將一直維持有效，直至任何一方的航空當局發出通知書終止其批准為止。該通知書須在運價預計限期屆滿最少九十日之前發出。締約另一方的航空當局可在接獲該通知書後三十日內，要求締約雙方的航空當局進行協商，共同決定新的運價。該等協商須於締約另一方接獲該項書面要求的日期起計三十日內進行。

(7) 假如任何一方的航空當局根據本條第(4)段的規定不批准一項運價，而締約雙方的航空當局又未能根據本條第(5)及(6)段的規定共同決定此項運價，則可根據本協定第十七條的規定解決爭端。

第九條

關稅

(1) 締約任何一方的指定航空公司用以提供國際航班的航機，以及航機上的正常設備、燃料和潤滑油補給品、航機貯存品(包括食物、飲料和煙草)，均獲豁免所有關稅、檢查費，以及航機抵達締約另一方的地區時徵取的其他稅項，惟此等設備和補給品必須留在航機上直至轉運出境。

(2) 除根據服務成本徵收的費用外，以下各項均獲寬免繳付本條第(1)段所述的稅項、費用及收費：

(a) 航機貯存品：運進締約一方的地區或在締約一方的地區內補給，並攜備於航機上，而在合理的限額內，供締約另一方的指定航空公司用以提供國際航班的離境航機使用；

- (b) 包括引擎在內的零件：運進締約一方的地區，供締約另一方的指定航空公司用以提供國際航班的航機作保養及修理之用；以及
 - (c) 燃料、潤滑油及須耗用的技術補給品：運進締約一方的地區或在締約一方的地區內補給，供締約另一方的指定航空公司用以提供國際航班的航機使用，即使此等補給品是在該締約一方的地區內攜備於航機上，但只是在飛越該締約方地區的部分航程使用。
- (3) 本條第(1)及(2)段所述的設備和補給品，可能需要接受有關當局監管。
- (4) 在締約一方的指定航空公司已與另一家或多家航空公司就於締約另一方的地區借用或移交本條第(1)及(2)段所述的物品作出安排的情況下，本條規定的寬免亦將適用，惟該另一家或多家航空公司須同樣獲得該締約另一方的該等寬免。
- (5) 在締約一方地區內直接轉運的行李及貨物可獲豁免關稅、消費稅，以及並非根據航機抵埗時所提供服務的成本而徵取的類似費用及收費。

第十條

避免雙重徵稅

- (1) 締約一方的航空公司經營航空器國際運輸所得的收入和利潤，包括參加聯營服務、聯合空運業務或國際營運機構所得的收入和利潤，如在該締約方的地區內須予徵稅，則獲豁免在締約另一方的地區內所徵收的入息稅、利得稅以及對收入和利潤徵收的所有其他稅項。
- (2) 締約一方的航空公司與經營航空器國際運輸有關的資本和資產獲豁免在締約另一方的地區內對資本和資產所徵收的稅項。
- (3) 締約一方的航空公司自轉讓用於經營國際運輸的航空器和有關經營該航空器的動產所得收益(其收入和利潤按照第(1)款僅在該締約方的地區內徵稅者)，獲豁免在締約另一方的地區內對收益所徵收的任何稅項。
- (4) 就本條而言：
- (a) “收入和利潤”一詞包括經營航空器國際運輸載運乘客、牲畜、貨物、郵件或商品所得的收益和收入總額，包括：
 - (i) 包機或出租航空器(僅在該項包機或出租是附帶於經營航空器國際運輸的情況下)；
 - (ii) 為該航空公司本身或為任何其他航空公司出售機票或類似的文件，以及提供與該等載運有關的服務，但就其他航空公司而言，僅限於該等出售或服務提供是附帶於經營航空器國際運輸的情況；以及

- (iii) 直接與經營航空器國際運輸有關的資金利息；
- (b) “國際運輸”一詞指航空器的任何載運，但如該等載運只往返締約另一方的地區內的地點，則屬例外；
- (c) “締約一方的航空公司”一詞，
 - (i) 就香港特別行政區而言，指在香港特別行政區註冊並以香港特別行政區為其主要營業地的航空公司；
 - (ii) 就丹麥而言，指任何根據丹麥法律，因居籍、居所、管理機構所在地或任何性質相類的其他準則而須課當地稅項的航空公司，並包括丹麥、挪威及瑞典合資航空運輸集團北歐航空公司 (SAS)，但僅限於北歐航空公司中的丹麥合夥人 SAS Danmark A/S 所得利潤所佔的比例與該合夥人於該集團股份所佔的比例相同的情況；
- (d) “主管當局”一詞，
 - (i) 就香港特別行政區而言，指稅務局局長或其獲授權代表，或任何獲授權執行現時由局長執行的職能或類似職能的人士或機構；
 - (ii) 就丹麥而言，則指稅務部部長或其獲授權代表。
- (5) 締約雙方的主管當局須通過協商，致力由雙方協議解決涉及本條的詮釋或應用方面的任何爭端。第十七條(解決爭端)不適用於這類爭端。
- (6) 儘管有第二十一條(生效日期)的規定，締約每一方須以書面通知對方已完成根據其法律使本條生效的有關程序。本條自收到最後一份通知的日期起生效及隨即對自1997年1月1日或該日之後產生的有關收入、利潤及收益以及在該日或該日之後持有的資本及資產均具有效力。
- (7) 如有終止本協定的通知根據第十九條(終止協定)發出，則儘管有該條的規定，本條對在該通知發出六個月後的下一公曆年的一月一日或該日之後所得的收入、利潤及收益以及在該日或該日之後持有的資本及資產均告失效。
- (8) 如締約雙方為避免對收入雙重徵稅而簽訂提供類似本條所載述的豁免的協定，則當該協定生效時，本條即告失效。

第十一條

航空安全

- (1) 締約各方重申，其對締約另一方就保障民航安全免受非法干擾所負的責任，是構成本協定不可缺少的一個部分。締約各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) 締約一方在接獲締約另一方要求時，須向其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放簽署的《國際民用航空公約》的附件。締約各方須規定，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)段所述而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物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為應付某項威脅而提出必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的事件或威脅，締約各方須向締約另一方提供協助，以便可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。

第十二條

提供統計資料

締約一方的航空當局在接獲要求時，須向締約另一方的航空當局提供符合合理需要的定期或其他統計報告，以審查締約一方的指定航空公司在協議航班上所提供的運力。該等報告須包括用以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及終點所需的全部資料。

第十三條

兌換及結匯收入

- (1) 在締約另一方有權在公平、真誠和平等的基礎上行使其法律所賦予權力的前提下，香港特別行政區的指定航空公司，有權隨時將從丹麥當地獲得的收入扣除在當地的支出後兌換及從丹麥匯返香港特別行政區。丹麥的指定航空公司，亦有權隨時將從香港特別行政區當地獲得的收入扣除在當地的支出後兌換及從香港特別行政區匯返丹麥。

(2) 該等收入的兌換和結匯，須按照在兌換及結匯上述收入時適用於當時交易的有效匯率進行，而除銀行就進行該等兌換及結匯而徵收的一般費用外，無須繳付任何其他款項。

第十四條

航空公司代表與銷售

(1) 締約一方的指定航空公司有權根據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空運輸服務所需的管理、技術、操作及其他專門人員。

(2) 締約一方的指定航空公司有權在締約另一方的地區直接或經由其代理商銷售航空運輸服務。締約雙方對任何一方的指定航空公司出售該等運輸服務的權利，以及任何人士使用當地貨幣或任何自由兌換的貨幣購買該等運輸服務的權利，均不得予以限制。

第十五條

使用費

(1) 「使用費」一詞是指主管當局就航空器、機員、乘客及貨物使用機場或空中導航設施而向航空公司徵收的費用。

(2) 締約一方向締約另一方的指定航空公司收取或准許收取的使用費，不得高於向其本身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由該等收費當局提供的服務與設施的航空公司，在可行的情況下透過該等航空公司的代表機構，就使用費進行協商。建議調整使用費時，應在合理時間前通知該等使用者，以便使用者可在作出調整前表達意見。締約各方須進一步鼓勵其主管收費當局與該等使用者就使用費事宜交換適當資料。

第十六條

協商

締約一方可隨時要求就本協定的執行、詮釋、適用或修訂問題，進行協商。該等協商可在締約雙方同意下由雙方的航空當局進行，而除非締約雙方另有協議，否則該等協商須在締約另一方接獲書面要求當日起計九十日內展開。

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解決。
- (2) 倘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日內，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日內，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) 倘若在上述規定的期限內未能委任任何仲裁員，締約一方可以要求國際民航組織理事會的主席在三十日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一方的要求下，必須於審裁團成立後三十日內舉行會議，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日內呈交一份備忘錄，並在其後六十日內提出答辯。在答辯期屆滿後三十日內，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日內，或如沒有進行聆訊，便在爭議雙方提交答辯書後三十日內，以書面作出一個以多數票決定的裁判結果。
- (6) 締約一方可在接獲裁判結果後十五日內，要求解釋該項結果，有關方面必須在該項要求提出後十五日內作出解釋。
- (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，則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。

締約各方須各自承擔本身的費用和開支。

第十八條

修訂

本協定的任何修訂經締約雙方同意後須以書面提出，並於締約雙方以書面確認時起生效。

第十九條

終止協定

如締約任何一方決定終止本協定，可隨時以書面通知締約另一方。本協定將於締約另一方接獲該通知書當日起計一周年的前一個午夜（以接獲該通知書的地方的時間計）終止，除非該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。

下列代表，經其各自政府正式授權，已在本協定上簽字為證。

本協定於二零零零年三月十四日在香港簽訂，共兩份，每份均用英文寫成。

中華人民共和國
香港特別行政區政府代表：

丹麥王國
政府代表：

葉澍堃

Jens P Jensen

附件

航線表

第一部分

由香港特別行政區指定的一家或多家航空公司經營的航線：

香港特別行政區——中間經停點——丹麥境內各點——以遠點

註釋：

1. 上文規定航線上的各點，由締約雙方共同決定。
2. 香港特別行政區指定的一家或多家航空公司可在任何或所有航班不經停上文規定航線任何一點，亦可將中間經停點的先後次序及以遠點的先後次序改變，但該等航線的協議航班必須以香港特別行政區作為起點。
3. 不得在中間經停點或以遠點接運客貨，在丹麥境內各點卸下；亦不得在丹麥境內各點接運客貨，在中間經停點或以遠點卸下，但經締約雙方不時共同決定者，則屬例外。
4. 不得在中國內地設立中間經停點或以遠點。

第二部分

由丹麥指定的一家或多家航空公司經營的航線：

丹麥境內各點——中間經停點——香港特別行政區——以遠點

註釋：

1. 上文規定航線上的各點，由締約雙方共同決定。
2. 丹麥指定的一家或多家航空公司可在任何或所有航班不經停上文規定航線任何一點，亦可將中間經停點的先後次序及以遠點的先後次序改變，但該等航線的協議航班必須以丹麥境內的一點作為起點。
3. 不得在中間經停點或以遠點接運客貨，在香港特別行政區卸下；亦不得在香港特別行政區接運客貨，在中間經停點或以遠點卸下，但經締約雙方不時共同決定者，則屬例外。
4. 不得在中國內地設立中間經停點或以遠點。

中華人民共和國香港特別行政區行政長官

董建華先生：

我謹通知你，中央人民政府授權香港特別行政區政府締結《中華人民共和國香港特別行政區政府和丹麥王國政府關於定期航空服務的協定》。

順致敬意。

中華人民共和國國務院
副總理兼外交部長
錢其琛

一九九七年十二月十日於北京