

香港政府和美利堅合眾國政府的 民用航空運輸協定

香港政府和美利堅合眾國政府的 民用航空運輸協定

香港政府和美利堅合眾國政府(下文稱為“締約雙方”),
意欲締結一項協定,規定為香港和美利堅合眾國之間提供航班範圍的事宜,
達成協議如下:

第一條

定義

除非另有規定,在本協定中:

- (a) 「航空當局」在香港方面指民航處處長,在美國方面指運輸部,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;在美國方面則指在美國的主權、管轄權、保護或託管下的土地,以及毗連的領海;
- (d) 「航班」指利用飛機進行乘客、郵件或貨物公共運輸的任何定期航班;
- (e) 「國際航班」指飛越超過一個國家領土上空空域的航班;
- (f) 「航空公司」指任何提供或經營國際航班的空運企業;
- (g) 「非運輸業務性經停」指除了供乘客上落,或起卸貨物或郵件以外的任何著陸;
- (h) 「使用費」一詞是指由一主管收費當局就機場或空中導航財產或設施(包括有關服務或設施)而向航空公司徵收的費用;
- (i) 「運價」一詞的定義包括下列一項或多項:
 - (1) 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;
 - (2) 一間航空公司在其定期航班運載貨物(除郵件外)所收取的價格;
 - (3) 所有用以約束此等票價或價格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;
- (j) 「本協定」一詞指本協定、本協定的附件,以及本協定與其附件的修訂條文。

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，包括附件及適用於締約雙方的公約或附件的任何修訂條文中，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，以便在本協定附件的適當部分所規定的航線經營國際航班。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區內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，締約另一方須採取適當的臨時措施，重新編排航線，盡力協助有關的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) (a) 香港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美國政府或其國民，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) 美國政府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。
- (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應用於國際航班的法律及規例所訂定的條件。適當的經營許可須在最少延誤的情況下授予該等航空公司。
- (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

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。

第六條

撤銷或暫停經營許可

- (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美國政府或其國民；
 - (ii) 如美國政府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) 如締約另一方未有維持和實施第七條(證明書及執照的承認)所列的安全標準。
- (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，以防再有違反第(1)段(b)節或第(1)段(c)節規定的情形，否則須與締約另一方協商後，才運用此項權力。
- (3) 本條並不限制締約任何一方根據第十二條(航空安全)暫時中止或限制空運，或對空運規定條件的權利。

第七條

證明書及執照的承認

- (1) 由締約一方發出或批准有效而仍然有效的飛行性能證明書、資格證明書及執照，將獲締約另一方承認有效，以供在規定航線上經營協議航班之用，惟該等證明書或執照必須照根據一九四四年十二月七日於芝加哥開始簽署的國際民航公約(下文稱為“該公約”)訂定的標準發出或批准有效，並符合該等標準。
- (2) 不過，對非美國當局為飛越美國地區上空的航班而向美國的國民發出或認可的資格證明書及執照，美國政府保留拒絕承認該等證明書及執照為有效的權利。
- (3) 關於締約一方就指定的航空公司的航空設施、機員、飛機及經營所維持的安全標準，締約另一方可要求進行協商。如進行該等協商後，締約一方發現締約另一方並未有效維持和實施這幾方面的安全標準和規定，而該等安全標準和規定最低限度相當於可根據該公約制定，並適用於他們或代表他們適用的最低標準，則締約另一方須獲通報該等情況，以及為符合這些最低標準而須採取的步驟；而該締約另一方須採取適當的更正行動。締約一方保留權利，在締約另一方並未於合理時間內採取適當的更正行動時，可撤回、撤銷或限制授予締約另一方指定的一間或多間航空公司的經營許可或技術許可。

第八條

經營協議航班的原則

- (1) 締約一方指定的航空公司，應享有公平均等的機會，與締約另一方指定的航空公司競爭。
- (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相同航線(全部或部分)所提供的航班。特別是當締約一方指定的航空公司建議在該締約方地區內的一處與締約另一方地區內的一處之間開辦締約另一方指定的一間或多間航空公司經已開辦的航班時，為了確保開辦航班的航空公司可公平地行使根據本條第(1)段所享有的權利，現正經營有關航班的一間或多間航空公司，須在必需的程度和時間內避免增加其航機班次。履行該項避免增加班次的義務的期間，不得超過兩年，或開辦航班的航空公司的航班數目達致與任何一間原有的航空公司的航班數目相同之時，以較早發生者為準。如果行將開辦的航班在運力方面，受到指定航空公司的締約方所授予的執照或證書所限制，則上述義務將不適用。
- (3) 由一間指定的航空公司根據本協定提供的航班的主要目的，須為提供足夠的運力，以應付指定該航空公司的締約一方的地區與航班最終目的地國家之間的運輸需求。就該等航班而言，在本協定所規定的航線上的一處或多處接載及卸下以第三國為目的地或來自第三國的國際運輸業務的權利，應根據締約雙方同意的有秩序發展國際空運的一般原則行使，並應遵照一般的原則。該等一般原則，就是指運力與以下各點相關：
 - (a) 在始發地區與航班最終目的地國家之間的運輸需求；

- (b) 聯程航班的需求；及
 - (c) 航空公司途經地區的運輸需要，但須顧及本地及區域運輸服務。
- (4) 締約雙方認識到倘若航空公司的行動導致運力過剩或運力不足，均會有違旅客的利益。如締約一方相信締約另一方指定的一間或多間航空公司的經營並不符合本條所列的原則，該締約方可根據第十六條(協商)的規定要求進行協商，檢討有關的經營情況，以決定是否符合上述原則。在進行該等協商時，應考慮現正服務有關市場的所有航空公司的經營情況，以及正在接受檢討的一間或多間航空公司所屬的締約方所指定的其他航空公司的經營情況。如果締約雙方斷定接受檢討的經營情況並不符合本條所列的規定，雙方可決定採取適當的更正或補救措施，但是如果附件對某條航線在班次及運力限制方面已有所規定，則除非經雙方商定，否則締約雙方不可改變該等限制或施加額外的限制。
- (5) 除了根據本協定的條款外，締約任何一方不得單方面限制締約另一方指定的航空公司的經營。

第九條

運價

- (1) 締約雙方所指定的航空公司就來往香港和美國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，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。為促進航空運輸服務使用者的合理權益，並鼓勵民航的進一步發展，應鼓勵個別航空公司提出創新的，以成本為本的運價。
- (2) 有關由指定航空公司提供載運服務的任何運價協議，如經航空公司之間進行討論後所締結者，(包括根據國際航空協會或任何其他國際航空公司協會的運輸大會程序而進行的涉及締約雙方航空公司的討論)，須獲得締約雙方的航空當局的批准，並且無論以前是否曾經批准，締約雙方的航空當局可隨時不予批准。呈交該等協議並非為本條第(3)段條文的的目的而提出的運價申請。該等協議須在建議實施日期最少 105 日前呈交締約雙方的航空當局批准，且須連同締約各方可能要求其指定的航空公司就該協議提出的理據一併呈交。在接獲申請的締約方的航空當局同意下，可縮減該 105 日的期限。締約雙方航空當局須盡最大努力在呈交協議後第六十日或之前(全部或部分)批准或不批准根據本段規定所呈交的每一項協議。締約各方可規定，反映其所批准的協議的運價須依照其法律規定提出申請及公布。
- (3) 凡就來往香港和美國的載運服務的建議運價，均須由要求批准運價的一間或多間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，提供有關本協定第一條(i)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日(或締約雙方航空當局同意的較短期間)前。締約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。
- (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，當視作已獲該締約方的航空當局批准，除非締約一方的航空當局在提出申請日期三十日內(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。

- (5) 假如任何一方根據本條第(4)段的規定發出不批准通知書，締約的任何一方可在發出不批准通知書三十日內要求締約雙方進行協商，而該項協商須在締約另一方接獲有關書面要求的日期起計三十日內進行，以試圖就適當的運價達成協議。
- (6) 如根據本條第(5)段的規定就適當運價達成協議，締約雙方須盡最大努力實施該項運價。如在運價的建議實施日期之前未能達成協議，或如沒有要求進行協商，對該運價表示不滿的締約方的航空當局可採取行動，使現行運價即使在另有協議的情況下便須終止的日期之後按其現行訂定的水平和條件(包括季節性變動)繼續實施。在此情況下，締約另一方須同樣採取使現行運價繼續生效所需的任何行動。
- (7) 在訂定新的運價以前，根據本條規定所釐訂的運價一直維持有效。
- (8) (a) 就美國和另一國家之間的載運服務方面，香港的指定航空公司所收取的運價，必須獲得美國航空當局的批准，倘有需要，亦須獲得該另一國家的批准。就香港至美國以外另一國家之間的載運服務方面，美國的指定航空公司所收取的運價，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) 該項載運服務的任何建議運價須由要求批准運價的締約一方的指定航空公司向締約另一方的航空當局提出申請。申請時須按該等航空當局可能規定的方式，提供第一條(i)段所述的資料，並於建議的實施日期最少四十日(或該等航空當局決定的較短日期)之前提出，該航空當局接獲建議運價申請的日期，應視為向該等航空當局提出申請的日期。
- (c) 接獲申請的締約方的航空當局可隨時批准該項運價，同時，除非該締約方的航空當局在提出申請日三十日內以書面向要求批准該項運價的指定航空公司發出不批准的通知，否則該項運價應視作已獲該締約方的航空當局批准。
- (d) 雖然有第(7)段的規定，但憑藉第(9)段的規定而對於由美國一間指定航空公司提供的香港與美國以外另一國家之間的載運服務所批准的運價，或由香港一間指定航空公司提供的美國與另一國家之間的載運服務所批准的運價，不應在有關運價如已經不再有效或已經修訂的情況下將其延長至超越其相應的原有屆滿日期(如有的話)。
- (9) 雖然有本條第(4)及(8)(c)段的規定，但締約一方的航空當局不可不批准某指定航空公司向其提出的任何建議運價，只要該建議運價(例如在價格水平、條件及有效期滿日方面，但不必包括所使用的路線)與該締約方的任何航空公司就在相同地點之間提供的類似服務所收取的運價相當，或約束性更大，又或價格更高。

第十條

佣金

締約一方的航空當局可規定，一間指定航空公司就一名代理所售出的機票或該代理為始發於該締約方的地區的定期航班提供載運服務而填寫的提貨單支付給該代理的佣金收費，須根據

第九條所規定的程序提出申請，由該締約方的航空當局批准。凡須經此項批准的佣金收費，航空公司只須支付已獲批准的佣金費用。

第十一條

關稅

- (1) 對締約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、須耗用的技術補給品、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，以及並非根據航機抵埗所提供服務的成本而徵取的類似費用及收費，不過此等正常設備和其他物品必須留在航機上。如果在美國徵取上文提及的收費，香港指定的航機所獲得的豁免只適用於關稅、消費稅，以及美國國家當局所徵取的類似費用及收費。
- (2) 對由締約另一方指定的航空公司或其代表運進締約另一方的地區，或由該指定航空公司轄下航機攜備於航機上的正常設備、燃料、潤滑油、須耗用的技術補給品，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)，即使此等正常設備和其他物品將於飛越該締約一方的地區的航程部分使用，締約一方應基於互惠原則，豁免所有關稅、消費稅，以及並非根據航機抵埗所提供服務的成本而徵取的類似費用及收費。如果是在美國徵取上文提及的收費，香港指定的航機所獲得的豁免只適用於關稅、消費稅，以及美國國家當局所徵取的類似費用及收費。
- (3) 本條第(1)及(2)段所指的正常設備和其他物品，可能須要受締約另一方的海關當局監管。
- (4) 本條第(1)段所指的正常設備和其他物品可在締約另一方的海關當局批准下，在其地區內卸下。在此情況下，該等正常設備和其他物品應基於互惠原則，獲本條第(1)段所述的豁免，直至該等物品轉運出境，或按照海關的規例處理為止。締約另一方的海關當局可規定該等正常設備和其他物品須接受監管，直至該等物品轉運出境或接受處理為止。
- (5) 在締約一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(2)段所規定的正常設備和其他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) 締約雙方須盡最大努力在本條第(1)及(2)段所述的情況下，基於互惠原則，為締約另一方的指定航空公司爭取就國家、地區及地方當局對本條第(1)及(2)段所列的物品徵取的稅項、收費及費用、以及燃料吞吐量收費方面獲得豁免，但根據提供服務的實際成本而徵取的收費則除外。

第十二條

航空安全

- (1) 締約各方重申，其對另一締約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
 - (a) 航空安全標準(但締約雙方或其代表已提出申請與根據國際民航公約的規定有所不同的航空安全標準，則屬例外)；及
 - (b) 由國際民航組織所訂立並經指定為該公約附件的建議守則，但只就締約雙方所適用或由其代表適用的範圍而言。

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，亦須以積極的態度加以考慮。
- (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，締約各方須向締約另一方提供協助，以便可盡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。
- (6) 如締約一方背離本條的航空安全規定，締約另一方可要求與第一締約方即時進行協商。如未能在接獲該項要求的日期後三十日內達成協議，將構成理由暫停或限制第一締約方的一間或多間航空公司的經營許可或技術許可，或就經營許可或技術許可規定條件。如屬緊急情況而理由充分，締約一方可在三十日期限屆滿之前以臨時方式採取同樣行動。一俟第一締約方遵守本條的安全規定後，根據本段的規定而採取的任何行動即須中止。

第十三條

兌換及結匯收入

- (1) 香港的指定航空公司，有權隨時要求將從美國當地獲得的收入扣除在當地的支出(包括購買燃料)後的款項兌換及從美國匯返香港。美國的指定航空公司，有權隨時要求將從香港當地獲得的收入扣除在當地的支出(包括購買燃料)後的款項兌換及從香港匯返美國。
- (2) 該等收入的兌換和結匯，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，而除銀行就進行該等兌換及匯款而徵收的一般費用外，無須繳付任何其他款

項。

第十四條

商業營運

- (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。締約一方的指定航空公司有權出售航空運輸服務，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自由兌換的貨幣。
- (3) 締約一方同意盡最大努力，確保締約另一方的指定航空公司獲得選擇的權利，在遵守機場管理當局或會實施的合理限制下，可以選擇自行為地勤工作提供服務，或選擇把地勤工作全部或局部交給獲得機場管理當局許可的另一家航空公司或另一家航空公司所控制的機構或一家服務代理負責經辦，或選擇把地勤工作交給機場管理當局經辦。

第十五條

使用費

- (1) 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的使用費。該等收費必須公平合理，並由不同類別的使用者公平分攤。
- (2) 締約一方不屬違反本條的規定，除非(a)沒有在一段合理的時間內檢討成為締約另一方投訴事由的收費方法；或(b)經過檢討後沒有在其權力範圍內採取一切步驟去糾正任何與本條的規定不相符的收費或收費方法。
- (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，在可行的情況下通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交換任何對於能夠準確地檢討使用費是否合理所需的資料。

第十六條

協商

締約任何一方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。除非締約雙方另有協議，否則此等協商須在締約另一方接獲書面要求當日起計六十日內開始進行。

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發生任何爭端，雙方應首先設法通過談判解決。
- (2) 如締約雙方未能通過談判解決第九條(運價)以外的爭端，可以交由雙方同意的人士或團體處理，或在締約一方要求下，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。此兩名仲裁員獲得提名後六十日內，經兩名仲裁員雙方同意後，須委任第三名仲裁員，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。如該理事會主席認為基於自己的國籍或其他理由，而或會受到締約任何一方質疑，仲裁員便會由沒有因上述理由而失去資格的最資深的副主席委任。
- (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程序須由審裁團自行決定。在審裁團發出指示或在締約一方要求下，必須於審裁團正式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。在答辯期滿後三十日內，如締約一方提出要求，或審裁團酌情決定有需要時，審裁團須進行聆訊。
- (5) 審裁團須盡量在聆訊結束後三十日內，或如果沒有進行聆訊，便在爭議雙方提交答辯書後三十日內，作出一個以多數票決定的書面判決。
- (6) 締約一方可在接獲判決後十五日內，要求解釋判決理由，審裁團必須在該締約方提出要求後十五日內作出解釋。
- (7) 締約雙方在符合本身的法律規定下，須貫徹執行審裁團的判決或裁斷。假如締約其中一方不貫徹執行判決或裁斷，締約另一方可以本著恰當的步驟行事。
- (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執行本條第(2)(b)段所述的程序時的任何支出。

第十八條

修訂

本協定的任何修訂，包括因日後適用於締約雙方的多邊公約而可能須作出的任何修訂，必須經締約雙方同意，及由締約雙方換文表示雙方已完成所有必須的程序，始行於換文決定的日期起生效。

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。本協定須於締約另一方接獲該通知書當日起計一週年的前一個午夜(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，共兩份，於一九九七年四月七日在香港簽訂。

香港政府代表

美利堅合眾國政府代表

附件

定期航班 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 美國境內各點 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. 香港指定的一間或多間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，亦可將各點的先後次序改變，但該等航線的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，在美國境內一個地點卸下；亦不得在美國境內各點接運客貨，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

由美國指定的一間或多間航空公司經營的航線：

美國境內各點 中間經停點 香港 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. 美國指定的一間或多間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，亦可將各點的先後次序改變，但該等航線的協議航班必須以美國境內各點作為起點。
3. 不得在中間經停點或以遠點接運客貨，在香港卸下；亦不得在香港接運客貨，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。