

中華人民共和國香港特別行政區政府和
俄羅斯聯邦政府
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俄羅斯聯邦政府
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」）政府和俄羅斯聯邦政府（下文稱為「締約雙方」），

意欲締結一項協定，以確立香港特別行政區和俄羅斯聯邦之間提供往返航班的事宜，
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」一詞在香港特別行政區方面指經濟局局長或民航處處長，在俄羅斯聯邦方面則指俄羅斯聯邦航空局，或對雙方而言指獲授權執行上述有關當局現行職務或其他類似職務的人士或機構；
- (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，在俄羅斯聯邦方面則指根據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“領土”定義中的俄羅斯聯邦領土；
- (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》內第九十六條所載的定義；
- (e) 「運價」一詞的定義指下列一項或多項：
 - (i) 一家航空公司在其定期航班運載乘客及他們的行李、貨物（除郵件外）所收取的票價，以及有關運載的附帶服務的費用及條件；
 - (ii) 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
 - (iii) 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；
- (f) 「使用費」一詞是指主管當局或經其批准為航空器、機員、乘客及貨物提供機場建築物或設施或空中導航設施（包括有關服務和設施）而向航空公司徵收的費用；

- (g) 「協定」一詞指本協定和本協定的附件(均為本協定的組成部分),以及附件與本協定的修訂條文。

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放簽署的《國際民用航空公約》,包括附件及適用於締約雙方的公約或其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」。
- (2) 締約一方授予締約另一方的指定航空公司的國際航班在規定航線有下列權利:
 - (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。
- (3) 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(2)段所列的權利外,亦有權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。
- (4) 本條第(3)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經營許可。

- (3) (a) 香港特別行政區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俄羅斯聯邦政府或俄羅斯聯邦國民，則有權拒絕授予本條第(2)段所述的經營許可，或對本協定第三條所載指定航空公司可行使的權利規定需要的條件。
- (b) 俄羅斯聯邦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)段所述的經營許可，或對本協定第三條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俄羅斯聯邦政府或俄羅斯聯邦國民；
 - (ii) 如俄羅斯聯邦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在相同航線(全部或部分)所提供的航班。

- (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，應由締約雙方的航空當局不時共同決定。

第七條

運價

- (1) 締約雙方的指定航空公司就任何協議航班所收取的運價，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。
- (2) 本條第(1)段所提及的運價，可由徵求有關方面同意此項運價的締約方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。本段及上一段所述「同一航線」是指所經營的航線，而不是指規定航線。
- (3) 上文第(2)段所提及的任何運價，均須由要求批准運價的一家或多家指定航空公司按航空當局可能各自規定的方式向締約雙方的航空當局提出申請。提出申請的日期須為建議的實施日期最少六十日(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) 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)段的規定共同決定此項運價，則可根據本協定第十六條的規定解決爭端。
- (7) 在不違反本條第(8)段的情況下，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) 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(7)段的規定而延長：
 - (a) 如運價設有屆滿日期，則不得將有效期延長至該日期後十二個月以上；
 - (b) 如運價並沒有設屆滿日期，則不得延長至締約一方的一家指定航空公司向締約雙方的航空當局提出申請一項新運價的日期之後十二個月以上。
- (9) 如運價未獲或視作未獲締約雙方的航空當局批准，則運價不得生效。

第八條

關稅

- (1) 對締約一方的指定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、海關稅項，以及並非根據航機抵埗所提供服務的成本而徵取的類似海關費用及海關收費，不過此等正常設備和其他物品必須留在航機上。
- (2) 對由締約一方的指定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、航機貯存品(包括但並不限於如食物、飲料、煙草等物品)，以及任何締約一方指定航空公司所需的文件，包括機票、提貨單，即使此等正常設備和其他物品將於飛越該締約另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、海關稅項，以及並非根據航機抵埗所提供服務的成本而徵取的類似海關費用及海關收費。締約各方可根據各自的有關法例徵收本段所提及的正常設備和其他物品的貯存和出入境檢查費用。
- (3) 本條第(1)及(2)段所指的正常設備和其他物品，可能需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)段所述的關稅、海關稅項，以及類似海關費用及海關收費的豁免，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) 若締約一方的指定航空公司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)段所述的正常設備和其他物品，本條規定的關稅、海關稅項，以及類似海關費用及海關收費的豁免亦將適用，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豁免。
- (6) 在締約一方地區內直接轉運的行李及貨物獲豁免關稅以及航機抵埗或離境所徵取的類似稅項。

第九條

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。

第十一條

兌換及轉移收入

- (1) 締約一方給予另一方的指定航空公司自由轉移該航空公司就經營(包括銷售)國際航班獲得的收入扣除支出後的款項的權力。
- (2) 該等轉移須以自由兌換的貨幣，按照在兌換及結匯上述收入時或在轉移當日的有效匯率進行，並根據締約一方有關法例完成轉移。除了一般銀行收費外，無須繳付任何其他費用。

第十二條

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或利潤，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或利潤，如在該締約方的地區內須予徵稅，則僅在該締約方的地區內徵稅。
- (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，僅在該締約方的地區內徵稅。
- (3) 締約一方的航空公司自讓與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，僅在該締約方的地區內徵稅。
- (4) 就本條而言：

- (a) 「收入或利潤」一詞包括經營航空器國際運輸運載乘客、牲畜、個人物品、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；
 - (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，以及提供與該等運載有關的服務；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運載，但如該等運載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，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；就俄羅斯聯邦而言，則指主要擁有權及實際控制權是屬於俄羅斯聯邦政府或俄羅斯聯邦的國民的航空公司；
- (d) 「主管當局」一詞，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；就俄羅斯聯邦而言，則指俄羅斯聯邦財政部或其獲授權代表。
- (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。第十六條(解決爭端)不適用於這類爭端。
- (6) 本條自最後一份確認締約雙方已完成所有使本條生效的內部程序的書面通知的日期起生效，並對下述年度或期間適用：
- (a) 在香港特別行政區方面，自本條生效的公曆年的翌年的四月一日或該日之後開始的任何課稅年度；
 - (b) 在俄羅斯聯邦方面，自本條生效的公曆年的翌年的一月一日或該日之後開始的任何稅務年度或期間。
- (7) 如締約一方根據第十八條通知締約另一方終止本協定，則本條即對下述年度或期間失效：
- (a) 在香港特別行政區方面，自發出終止通知書的公曆年的翌年的四月一日或該日之後開始的任何課稅年度；
 - (b) 在俄羅斯聯邦方面，自發出終止通知書的公曆年的翌年的一月一日或該日之後開始的任何稅務年度或期間。
- (8) 第十八條(終止協定)和第二十條(生效日期)的條文，對本條並不適用。
- (9) 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。

第十三條

航空公司代表與航空運輸業務的銷售

- (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根據締約另一方的法律和規例，在締約另一方的地區直接或經由其代理商使用本身的運輸文件銷售航空運輸服務。

第十四條

使用費

- (1) 締約雙方順遵守一九四四年十二月七日在芝加哥開放簽署的《國際民航公約》內第十五條的規定收取或准許收取使用費。
- (2) 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。

第十五條

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。此等可能由締約雙方的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日內展開。

第十六條

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，雙方的航空當局應首先設法通過談判解決。
- (2) 若雙方的航空當局未能達成協議，該項爭端須由締約雙方直接解決。

- (3) 若締約雙方未能根據上述第(2)段解決爭端，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) 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。
- (4) 審裁團的權力範圍和有關程序須由審裁團自行決定。為此，審裁團須考慮有需要盡快完成審裁工作。
- (5) 審裁團的裁判結果對締約雙方均具約束力。
- (6) 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。

第十七條

修訂

- (1) 本協定(除附件外)的任何修訂，將於最後一次書面通知確認締約雙方已完成有關實施修訂的一切內部程序之日起生效。
- (2) 本附件的任何修訂，將於締約雙方的航空當局發出最後一次書面通知，確認已完成有關實施修訂的一切內部程序(如有需要)之日起生效。

第十八條

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十二(12)個月後終止，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。

第十九條

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。

第二十條

生效日期

本協定由簽署之日起暫時適用，並於最後一次書面通知確認締約雙方已完成有關實施本協定的一切內部程序之日起生效。

下列代表，經其各自政府正式授權，已在本協定上簽字為證。

本協定於一九九九年一月二十二日在香港簽訂，共兩份，每份均用英文及俄文寫成，兩種文本具有同等效力。

中華人民共和國
香港特別行政區政府代表：

俄羅斯聯邦政府代表：

葉樹堃

Gennady N. ZAITSEV

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——俄羅斯聯邦境內各點——以遠點

注釋：

1. 上文規定航線上的各點，由締約雙方的航空當局共同決定。
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、俄羅斯聯邦境內各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，在俄羅斯聯邦境內各點卸下；亦不得在俄羅斯聯邦境內各點接運客貨，在中間經停點或以遠點卸下，但經締約雙方的航空當局不時共同決定者，則屬例外。
4. 不得在中國內地設立各點。

第二部分

由俄羅斯聯邦指定的一家或多家航空公司經營的航線：

俄羅斯聯邦境內各點——中間經停點——香港特別行政區——以遠點

注釋：

1. 上文規定航線上的各點，由締約雙方的航空當局共同決定。
2. 俄羅斯聯邦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，亦可將俄羅斯聯邦境內各點的先後次序、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俄羅斯聯邦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，但經締約雙方的航空當局不時共同決定者，則屬例外。
4. 不得在中國內地設立各點。