

法規名稱：中美空中運輸協定

簽訂日期：民國 35 年 12 月 20 日

生效日期：民國 35 年 12 月 20 日

締約雙方政府，鑒於一千九百四十四年十二月七日於伊里諾芝加哥國際民用航空會議因採用臨時航空路線及業務協定之標準方式而簽訂之決議案，並為互相鼓勵與促進中華民國及美利堅合眾國間空運之健全經濟發展起見，茲同意彼此領土間空運業務之設立及發展，應依左列條款之規定：

第一條 締約雙方授予在本協定附件中所規定而為設立國際民用航空路線及業務所必需之權利，無論此項業務立即開辦，抑或日後開辦，悉由受權之締約一方任意抉擇。

第二條 (甲) 俟依第一條受權指定一航空組織或數航空組織經營有關航線之締約一方，業已准許一航空組織經營該航線時，前述之各航空業務，應立即開辦；又授權之締約一方，在不違背本協定第七條之規定下，必須給予各該有關航空組織適當之營業許可；但經指定之航空組織，於獲許從事本協定所規定之營業以前，得由授權之締約一方主管航空官廳，令其依照該官廳通常適用之法律規章證明其資格；又在戰事或軍事佔領區域內，或在受其影響之區域內，此項開業，須經主管軍事官廳之核准。

(乙) 締約雙方了解，締約雙方應於最近可能日期，負責行使依本協定所給予之商務權利，但因一時無法行使者，不在此限。

第三條 凡締約任何一方，對於本協定簽字國以外之任何國家或對於一航空組織前所給予之營利權利，應依其條件繼續有效。

第四條 為防止歧視，並為保證平等待遇起見，締約雙方同意：

(甲) 締約任何一方得徵課或准予徵課關於航空站及其他設備之使用之公允與合理之費用。但締約雙方同意，此項費用不得高於其本國籍航空器於從事類似國際空運業務時關於此項航空站及設備之使用所須繳納之費用。

(乙) 締約此方或其國民所輸入締約彼方領土內之燃料、潤滑油及配件，而專為供締約此方航空器使用者，關於關稅，檢查費及其他國內稅費之徵課，應由輸入領土所屬之締約一方給予國民待遇及最惠國待遇。

(丙) 凡留在締約此方獲許經營附件中所述航線及業務之航空組織，其民用航空器內之燃料、滑潤油、配件、經常設備，以及航空器材，於其進入或離去締約彼方領土時，此項供應品縱係該航空器在該締約彼方領土內飛行時所使用或消耗者，仍應免繳關稅、檢查費或類似之稅費。

第五條 締約此方所發給或確認為有效之適航證書、勝任證書及執照，為經營附件中所述之航線及業務之目的者，締約彼方應承認其為有效；但締約雙方保留拒絕承認他國對各該本國國民，為在各該本國領土上空飛行而發給之勝任證書及執照及之權利。

第六條 (甲) 締約此方關於從事國際航空器之航空器之進入或離去其領土，或關於此項航空器之在其領土內經營及飛航之法律規章，應不分國籍，而適用於締約彼方之航空器，並應由該

項航空器，於其進入、離去或留在締約此方領土時遵守之。

(乙) 締約此方關於航空器內乘客、航員或載貨進入或離去其領土之法律規章，例如關於入境、報關、移民、護照、關務、移民、護照、關務及檢疫之規章，應由締約彼方航空器內之此等乘客、航員或載貨，於其進入，離去或留在締約此方領土時遵守之，或代為遵守之。

第七條 依本協定所准許之締約任何一方之航空組織，其大部所有權及有效管理權，應屬諸各該方之國民。遇有締約彼方之任何航空組織，不遵守其飛經國家之法律，如本協定第六條所指者，或不履行依本協定及其附件而授權之條件時，締約此方保留扣發或撤銷其證書或許可證之權利。

第八條 本協定及與其有關之一切契約，應送交國際民用航空臨時組織或其接替組織登記。

第九條 除本協定或其附件內另有規定外，締約雙方間如有關於本協定或其附件之解釋或適用上之任何爭執，而不能經由協商予以解決者，應交由國際民用航空臨時組織臨時理事會（依一千九百四十四年十二月七日在芝加哥所簽訂之國際民用航空臨時協定第三條第六款（八）之規定）或其接替組織提出諮詢報告書。

第一〇條 除在文義上項另作解釋外，為解釋本協定及其附件，左列用語之意義如次：

(甲) 「航空官廳」一詞，在中華民國方面，指目前之交通部部長及有權執行該部長現所行使之任何職務或類似職務之任何人或機關，在美利堅合眾國方面，為民用航空局及有權執行該局現所行使之職務或類似職務之任何人或機關。

(乙) 「指定之航空組織」一詞，指締約此方航空官廳，對締約彼方航空官廳以書面通知其為依本協定第二條（甲）項所指定之航空組織以從事於此項通知中所特定航線之空運事業者。

(丙) 「領土」一詞，具有一千九百四十四年十二月七日在芝加哥所簽訂之國際民用航空公約第二條所確定之意義。

(丁) 一千九百四十四年十二月七日在芝加哥所簽訂之國際民用航空公約第九十六條（甲）（乙）及（丁）項中所列之定義，應予適用。

第一一條 如締約任何一方認為附件中所規定之航線或條件宜予修正時，得請由締約雙方主管官廳進行協商，該項協商應自聲請之日起六十日之期間內開始。此項官廳互相同意有關附件之新設或修正之條件時，則其所提有關該事項之建議，俟雙方互換外交照會予以證實後發生效力。

第一二條 本協定於四年期間應繼續有效，或至經締約雙方為符合將來對其生效之普遍多邊空運公約，而予以替代時為止。本協定之有效期間屆滿，於雙方同意延長其期限時，得互換外交照會為之。

但締約雙方了解並同意，本協定得由締約此方於一年前預先通知彼方廢止之，此項通知得於締約雙方經過兩個月協商期間後隨時提出之。

第一三條 本協定包括其附件之規定，應自其簽訂之日起發生效力。本協定用中文及英文各繕兩份，中文本及英文本同一作準。

中華民國三十五年十二月二十日

公曆一千九百四十六年十二月廿日訂於南京

中華民國：

王世杰（簽字）

美利堅合眾國：

司徒雷登（簽字）

附件

（甲）依本協定而獲許之美國航空組織，給以通過中國領土及在中國領土內作非營業性降落之權利，並給以在上海、天津、廣州及在左列各航線所隨時商定而增闢之地點，沿線來往裝卸國際客、貨及郵件之權利：

（一）由美國橫渡太平洋航線，至天津及上海，並由該地至菲律賓群島及以外各處，以及經過下述第三款航線至上海以外各處。

（二）由美國橫渡太平洋航線，至上海、廣州及以外各處。

（三）由美國橫渡大西洋航線，經過歐洲、非洲、近東、印度、緬甸及越南沿線各地點至廣州、上海及以外各處。

凡經准許在上述各航線上營業之航空組織，得在各該航線上任何地點間作不著陸之飛行，而免在各該航線上其他地點之一處或數處降落。

（乙）依本協定而獲許之中國航空組織，給以通過美國領土及在美國領土內作非營業性降落之權利，並給以在金山、紐約、檀香山及在左列各航線所隨時商定而增闢之地點，沿線來往裝卸國際客、貨及郵件之權利：

（一）由中國橫渡太平洋航線，經過東京、千島群島、阿留申群島及阿拉斯加至金山及以外各處。

（二）由中國橫渡太平洋航線，經過馬尼刺、關島、威克島及檀香山沿線各地點至金山及以外各處。

（三）由中國橫渡大西洋航線，經過越南、緬甸、印度、近東、非洲及歐洲沿線各地點至紐約及以外各處。

凡經准許在上述各航線上營業之航空組織，得在各該航線上任何地點間作不著陸之飛行，而免在該航線上其他地點之一處或數處降落。

（丙）關於依本協定獲許之空運業務之經營，締約雙方同意左列各項原則及目的：

（一）對於凡在國際航線上經營國際空運業務之締約任何一方之航空組織，予以公允及平等之機會；並創設機構，以消除因班次或運量之不正當增加而引起之不公平之競爭。

（二）對於預先訂定班次或運量之任何方式，或關於各國與各該本國航空組織間空運業務之任何擅意分配，予以廢除。

（三）關於左列各點，應將第五自由之運輸業務，予以調整：

（子）出發地之國家與目的地之國家間運輸之需要；

（丑）直達航線業務之需要；

（寅）航線所經地區之運輸之需要，並應顧及其地方性及區域性業務。

（丁）

（一）締約任何一方之航空組織所擬訂關於本附件所指在美國領土內

各地點與中國領土內各地點間之運率，應經締約雙方就其各該方憲法上之權力及義務範圍內，予以核定。遇有意見不同時，其爭執事件，應照下述規定處理之。

- (二) 美國民用航局既已宣告其意願，認可如所提交之國際空運協會運率評議機構，自一千九百四十六年二月起，為期一年，凡在此期內，經由該機構所訂立之運率協定而涉及美國航空組織者，應經該局之核准。
- (三) 締約任何一方之一航空組織或數航空組織所提出之任何新運率，應在其所提開始之日期前至少三十日，向締約雙方航空官廳備案；但在特殊情形之下，此三十日之期間，如經締約雙方航空官廳之同意，得予縮短。
- (四) 締約雙方同意，本項第五款第六款及第七款所規定之程序，遇有下述情形，概應適用：
  - (子) 在美國民用航空局認可國際空運協會運率評議機構期間內，如締約任何一方不在合理時間內認可任何特定運率協定時，或國際空運協會未能議定運率時，或
  - (丑) 凡無國際空運協會機構可資應用時，或
  - (寅) 在締約任何一方對於國際空運協會運率評議機構之有關本項規定之部分，於無論何時，撤銷其認可，或不續予認可時。
- (五) 遇有法律授予美國航空官廳以訂定在國際業務上關於客、貨空運之公允及經濟之權力，及停止實施所提運率之權力，一如現時所授予美國民用航空局在美國國內關於此項客、貨空運率所執行之權力，如提出運率之一航空組織或數航空組織所屬締約一方之航空官廳，認該項運率為不公允或不經濟時，則締約任何一方應行使其職權，以阻止其一航空組織所提自締約此方領土至締約彼方領土內一地點或數地點間營業之一運率或數運率，發生效力。締約此方接到本項第三款所指之通知，對於締約彼方之一航空組織或數航空組織所提出之運率，如不滿意時，應於上述三十日期間內之前十五日內，通知締約彼方。締約雙方應盡力議定適當之運率。如經議定，締約雙方應行使其法律上之權力，使其生效。如本項第三款所指之三十日期間業已屆滿而尚未議定時，則所提運率，除其有關航空組織所屬國航空官廳，認為宜停止其實施者外，在任何爭議依本項第七款所規定之程序獲得解決以前，得暫予實施。
- (六) 在法律尚未授予美國航空官廳以上述權力以前，締約此方對於締約任何一方之一航空組織或數航空組織所提出之自締約此方領土至締約彼方領土內一地點或數地點間營業之任何新運率，如不滿意時，應於本項第三款所指之三十日期間內之前十五日內，通知締約彼方。締約雙方應盡力議定適當之運率。如經議定，締約雙方應盡最大之努力，使其一航空組織或數航空組織將此項議定運率付諸實施。締約雙方承認，如在此三十日期間屆滿以前，未能議定時，則對所提運率表示異議之締約一方，得採取其所認為必要之步驟，以阻止依此業經表示異議之運率，開辦或續辦此項空運業務。
- (七) 締約雙方航空官廳，於本項第五款及第六款之任何情形下，並於因締約此方對於締約彼方之一航空組織或數航空組織所提出之運率或現行運率，表示異議，而於由此發起協商後未能在合理時間內，議定適當之運率時，經任何一方之請求，締約雙

方應將此項問題提交國際民用航空臨時組織或其接替組織，請其提出諮詢報告書；締約雙方，並應各在其權限範圍內，以最大之努力，使該報告書內所表達之意見，付諸實施。

- (八) 凡依上述各款應行議定之運率，應依合理標準，並顧及一切有關因素，如經營業費用、合理利潤及由任何其他航空組織所徵收之運率等項訂定之。
- (九) 美國政府行政部門同意，盡其最大之努力，促訂法律，授予其航空官廳以訂定在國際業務上關於客、貨空運之公允及經濟之運率之權力，及停止實施所提運率之權力，一如現時所授予美國民用航空局在美國國內關於此項客、貨空運運率所執行之權力。

王世杰（簽字）

司徒雷登（簽字）