

# 紐西蘭與臺灣、澎湖、金門、馬祖個別關稅領域 空運協定

紐西蘭與臺灣、澎湖、金門、馬祖個別關稅領域(以下簡稱為「中華臺北」)，統稱為「雙方」。

咸願恪遵 1944 年 12 月 7 日於芝加哥開放簽署之國際民用航空公約載明之原則；

咸願創造雙方各自飛航情報區間及飛航情報區延伸範圍外之空運服務機會；及

咸欲確保國際航空服務最高程度之安全與保安，並重申雙方對危害人員或財產安全、妨害航空服務之營運及減損大眾對民用航空安全信心等危害航空器保安之行為或威脅抱持重大關切。

同意下列各事項：

## 第1條 定義

就本協定而言，除本文另有說明者外，名詞之定義如下：

- (a) 「主管機關」係指由一方適時以書面通知另一方之一個或數個機關；
- (b) 「協定」係指本協定、其附約及其任何修正；
- (c) 「公約」係指 1944 年 12 月 7 日於芝加哥簽署之國際民用航空公約；

- (d) 「指定航空公司」係指依據本協定第 2 條(指定與授權)指定及授權之航空公司；
- (e) 「國際機票旅客」係指持有在一方境內某一航段航空旅行票證之旅客，該航段票證係國際旅程票證之一部分，且該國際旅程
- i. 起始於該方境外；或
  - ii. 起始於該方境內，且連續至該方境外；
- (f) 「航線架構」係指本協定附約所載明之航線架構；
- (g) 「運能」係指依本協定提供服務之數量；
- (h) 「票價」係指航空公司，包括其代理人，於航空運輸上就載運旅客(及其行李)及／或貨物(不包括郵件)所收取之運價、費率或費用，以及規範此等運價、費率或費用適用之條款；且
- (i) 「航空服務」、「國際航空服務」、「航空公司」及「為非營運目的之停留」，與公約第 96 條所賦予之意義相同。

## **第2條 指定與授權**

1. 各方主管機關得以書面指定多家航空公司在航線架構所規範協議的商業航線上經營定期服務，並得撤回或變更該等指定。
2. 在收到此等指定及指定航空公司營運授權及技術許可之申請時，各方應在最低程度之程序遲延下核發適當之授權與許可，惟須符合下述條件：
  - (a)指定航空公司係設立在指定該航空公司之一方，且其主營業所與其有效管理控制權係屬該方；
  - (b)指定航空公司有能力符合接受指定之一方通常適用於國際航

空運輸之法律規章所規定之條件。

3. 當一方發現另一方有無法符合前述第2(a)及2(b)款之情況時，該方有權拒發營運授權許可。

### **第3條 授權之撤銷與暫停**

雖有第2條規定，各方有權利撤銷或暫停核發予另一方指定航空公司之營運授權，或予以加設條件，倘該指定航空公司於經營本協定所稱之航空服務未能符合接受指定方之法律規章，或未能遵守本協定所規定的任一條款或條件時。除非立即之行動係為防止進一步違反前述之法律規章或條款條件所必要者外，此權利應僅在與另一方諮商後始得行使。

### **第4條 航權**

1. 雙方指定之航空公司有權於航線架構所列航點分別或合併裝載及卸下旅客、貨物及郵件。雙方之航空公司亦應有權飛越及為非營運目的而降落在他方管轄之飛航情報區。
2. 本條不應被視為賦予一方指定之一家或數家航空公司有權參與境內營運權，包括有償載運旅客、行李、貨物或郵件。

### **第5條 法律規章之適用**

1. 一方管理進入或離開從事國際定期航空服務之航空器或此等航空器在其境內營運及航行的法律規章，應適用於另一方之指定航空公司。
2. 任一方在法律規章之適用上，不應給予其從事類似航空服務之指定航空公司或任何其他航空公司比另一方指定航空公司更優惠

之待遇。

## 第6條 航空安全

1. 雙方應在其相互關係中，遵行國際民航組織制定作為公約附約之航空安全規定。
2. 為營運本協定規定之航空服務，各方應承認另一方主管機關所核發或認可有效之適航證書、合格證書及證照為合法有效，惟所核發或認可此等證書或證照之要求至少相當於公約制定之最低標準。然而，各方對於另一方授與其國民之合格證書及證照，於在其管轄之飛航情報區飛航或降落時，保留拒絕承認之權利。
3. 一方主管機關對任何人或指定航空公司或為營運服務使用之航空器所核發的上述第2項所指的證照或證書之特權或條件，允許與公約制定的最低標準存在差異，另一方為澄清該作法，得要求雙方主管機關間舉行諮商。
4. 關於另一方主管機關為維持並管理有關航空設施、機組員、航空器及指定航空公司營運之安全標準與要求之諮商，應於接到任一方要求後30日內或雙方同意之期限內舉行。如於前述諮商後，一方主管機關發現另一方主管機關未能依據公約所建立之最低安全標準有效維持並管理安全標準及要求時，應將上述發現及其認為須符合此等最低標準之措施通知另一方。當另一方未能在30日內、或在提出發現之一方主管機關所接受之期限內採取適當改正措施時，應構成暫緩核發、撤銷、暫停或限制另一方指定航空公司授權之理由。
5. 各方接受由一方之航空公司或經核准代表其營運之航空器在另一方停留時，另一方主管機關得在航空器上或四周檢查航空器之相關文件及其組員證件之有效性，以及航空器及其裝備之外觀

狀況(於本條稱為「空側檢查」)，惟以該檢查不致造成航空器營運不合理延誤為限。

6. 一方主管機關於進行空側檢查後發現：

(a) 航空器或航空器之營運未能符合當時依據公約制訂之最低標準；及／或

(b) 缺乏有效維持與管理依據當時公約制訂之安全標準，

該方主管機關得自行判定有關該航空器或其機組員之證書或證照核發或認許有效之必要條件，或該航空器營運之必要條件未等於或高於公約制訂之最低標準。當有拒絕進行空側檢查之情形發生時，可比照前述情形判定。

7. 任一方之主管機關斷定立即的行動對航空公司營運安全係屬必要時，有權不經諮商而暫緩核發、撤銷、暫停或限制另一方指定航空公司之營運授權。

8. 任一方依據本條第4項或第7項採取之行動，一旦採取該項行動之基礎不復存在時，即應予停止。

## **第7條 航空保安**

1. 雙方瞭解其對於以安全有序之方式發展國際民用航空之責任，並重申其為保護民航安全免遭非法干擾而相互承擔之義務，構成本協定不可或缺之部分。

2. 雙方應依據對方要求相互提供一切必要之協助，以防止非法劫持民用航空器與其他危及其旅客、組員、航空器、機場及助導航設施安全之其他非法行為，以及對航空保安之任何其他威脅。

3. 雙方在其相互關係中，應共同遵行1963年9月14日在東京所簽

訂之航空器上所犯罪行及若干其他行為公約，1970年12月16日在海牙所簽訂之制止非法劫持航空器公約，1971年9月23日在蒙特婁所簽訂之制止危害民航安全之非法行為公約，1988年2月24日在蒙特婁簽訂之遏止於國際民用航空站之非法暴力行為議定書，及1991年3月1日在蒙特婁簽訂之標註塑膠炸藥以便探測公約。

4. 雙方在其相互關係中，應共同遵行國際民航組織制訂作為國際民用航空公約附約之航空保安條款；雙方應要求在其國內登記之航空器營運人，或在其國內有主營業所或永久所在地之航空器營運人，以及在其國內之機場經營人，遵行該等航空保安規定。

5. 各方同意遵守另一方對於進入該方之保安規定之要求，且同意採取適當之措施以保護航空器，以及在登機前或裝載前與期間，對旅客、機組員、隨身行李、貨物及機上供應品進行查驗。各方亦應對另一方於遭受特定威脅時採取之特殊保安措施之請求優予考量。

6. 當發生非法劫持航空器事件或有此威脅時，或有其他危及旅客、機組員、航空器、機場及助導航設施安全之其他非法行為時，雙方應藉便利通訊及其他適當之措施相互協助，俾迅速與安全地終結該等事件或其威脅。

7. 當一方有合理的根據，確信另一方已違反本條航空保安之規定時，該方得要求立即與另一方進行諮商。該諮商要求提出後如未能於30日內達成滿意之協議，將構成對另一方指定航空公司之營運授權或技術許可予以暫緩核發、撤銷、限制或加註條件之理由。遇緊急情況需要，一方得於30日期限屆滿前採取暫時性措施。

## **第8條 商業機會**

1. 各方航空公司有權於另一方設立營業處所，以進行航空服務之

銷售與行銷。

2. 各方之指定航空公司為提供航空服務，應有權依據另一方關於入境、居留及就業之法律規章，在另一方內引進及維持所需之管理、銷售、技術、營運及其他專業性工作人員。
3. 各方之任何航空公司得依航空公司選擇直接或透過其代理人，於另一方從事航空服務之銷售。各航空公司應有權銷售該等運輸服務，且任何人應可自由以另一方之貨幣或可自由兌換之貨幣購買該運輸服務。
4. 各航空公司應有權將當地賺取之收入扣除支出以外之營收，視需要自由兌換並匯寄至航空公司選擇之地點。兌換及匯寄應立即被核准，並依航空公司申請匯兌之日適用目前交易和匯寄之匯率計算，不得有限制或課稅。
5. 各方之航空公司應被允許於另一方以當地貨幣支付當地之開銷，包括燃油之購買。各方之航空公司得依其選擇，在另一方依據當地貨幣法規規定以自由兌換之貨幣支付此等開銷。
6. 雖有本條之規定，行使本條之權利應符合適用之國內法律規章，且雙方制定之法律規章應以無歧視之方式執行，並應與本協定之目的之一致。
7. 各指定航空公司有權於另一方自行辦理其地勤作業(「自辦地勤」)，或可自行從有競爭關係之地勤服務提供者中選擇提供全部或一部之地勤服務。該等權利應僅受限於因機場安全考量所衍生之外部限制。當該等安全考量有礙自辦地勤時，地勤服務應以公平方式提供予所有航空公司，其收費應以所提供服務之成本為基礎，且該等服務應與可自辦地勤時之服務種類及品質相當。
8. 雖有本條之其他規定，雙方航空公司和貨運間接供應商應在不

受任何限制之情況下，被准許利用國際定期航空服務連接任何地面貨物運輸，往返於雙方或第三方之任何點間，包括往返於設有海關之機場間，且包括依據適用之法律規章將貨物運送入保稅區之權利。該等貨物無論係經由地面或空中運輸，應經機場海關及設施處理。航空公司得選擇自行提供或透過與其他地面運輸業者協議提供地面運輸服務，包括由其他航空公司及航空貨運間接供應商所提供之地面運輸。該等複合貨運服務得以整合航空及地面運輸之單一價格提供，惟須託運人不會因而誤解關於此等運輸之事實。

### **第9條 合作行銷協議**

1. 於執行或提供航線架構中所述航線上之國際航空服務時，任一指定航空公司得與任一含第三方在內之其他航空公司進行合作協議，其中包括但不限於共用班號協議。所有營運或提供該等服務之航空公司應獲適當授權，包括航線營運權、航權、運能及符合通常適用於此類協議之必要條件。
2. 當雙方指定航空公司依據共用班號、保留艙位或其他共同經營等協議進行銷售時，有關航空公司或其代理應於銷售時，向購買者清楚告知各服務航段之營運航空公司及購買者係與何家航空公司建立契約關係。
3. 各方主管機關得要求航空公司間之共用班號合作協議於實施前報請核准。

### **第10條 租賃安排**

1. 各方之指定航空公司得依據本協定，使用向任何其他公司(包括其他航空公司)租賃之航空器(不含機組員)以提供服務，但以該

航空器符合安全標準及要求者為限。

2. 各方主管機關得要求航空器之租賃協議於實施前報請核准。

### **第11條 關稅及其他稅費**

1. 運抵一方時，他方所指定之航空公司用在國際航空運輸之航空器及其一般設備、地面設備、燃油、潤滑油、技術性耗材、備用零件(包括引擎)、機上供應品(包括但不限於食物、飲料與酒、菸品及其他供旅客於飛航中取用或購買之限量物品等品目)，及其他預定或專供用於從事國際航空運輸之航空器營運或服務有關之物品，應基於互惠原則，免除所有進口限制、關稅、貨物稅，及(1)由雙方主管機關所課徵，及(2)非基於所提供服務之成本所課徵之類似規費，但此稅費之免除以此等設備及補給品在航空器上者為限。

2. 下列物品除依所提供服務之成本而收取之費用外，應在互惠的基礎上免除本條第 1 項之稅賦、徵稅、關稅、規費及類似規費：

(a) 引進一方或在當地供應並裝載之合理數量之機上供應品，供另一方從事國際航空運輸之航空公司飛往國外之航空器上使用，即使此等物品所供使用之部分航段係在該物品登機方所管轄之飛航情報區上空亦同；

(b) 為供另一方航空公司用於國際航空運輸之航空器之服務、維修或修繕而引進一方之地面裝備及備用零件(包括引擎)；

(c) 為供另一方航空公司從事國際航空運輸之航空器使用而引進一方或於該地供應之燃油、潤滑油及技術性耗材，即便此等補給品所供使用之部分航段係飛越該方管轄之飛航情報區者亦同；

(d) 引進一方或於該地供應並裝載之合理數量之促銷及廣告物

品，供另一方指定從事國際航空運輸之航空公司飛往國外之航空器使用，即使此等物品所供使用之部分航段係在該物品裝載方管轄之飛航情報區者上空亦同。

3. 本條第1項及第2項規定之裝備及補給品，得被要求在適當主管機關之監督或管理下保管。

4. 本條規定之豁免，於一方指定之航空公司與同樣享有他方所給予之免稅之另一航空公司，在另一方內就本條第1項及第2項規定之物品訂有借貸或轉讓契約時，亦適用之。

## **第12條 運能**

1. 各方應准許指定航空公司得依市場商業考量自行決定所提供國際定期航空服務之班次及運能。

2. 除非基於符合公約第15條所制定原則之統一條件因海關、技術、作業或環境原因之要求，任一方不應片面對另一方指定航空公司之運能、班次、服務規則性或航空器類型予以限制。

## **第13條 票價**

1. 各方應准許航空服務之票價，得由各指定航空公司依據市場商業考量訂定之。雙方之介入應受限於下列情況：

(a) 避免不合理的歧視性價格或措施；

(b) 保護消費者免於因航空公司濫用市場主導性而出現不合理的過高或限制性票價；及

(c) 保護航空公司免於因政府直接或間接的補貼或補助而出現人為低廉之票價。

2. 各方得要求指定航空公司提送通知或備查往返雙方各航點擬實施之票價。該等通知或備查得要求於實施日期前提送。

#### **第14條 諮商**

1. 各方主管機關可隨時就本協定之解釋、適用、實施或修正等或本協定之遵行，要求諮商。
2. 除非雙方另有約定，該等諮商應由雙方主管機關舉行，並應於另一方主管機關接獲書面請求之日起 60 日內開始。

#### **第15條 爭端解決**

雙方間在本協定架構內衍生之爭端，應依據紐西蘭與臺灣、澎湖、金門、馬祖個別關稅領域經濟合作協定第 15 章(空運服務業)第 4 條進行爭端解決。

#### **第16條 修正**

1. 本協定及其附約之修正應由雙方以書面協議方式進行。
2. 該等修正應自締約雙方同意之日起生效。

#### **第17條 終止**

各方得隨時將終止本協定之決定以書面通知另一方。本協定應於另一方收到通知之日起 12 個月後終止，除非終止之通知在前述期限屆滿前經雙方協議撤回。

#### **第18條 生效**

雙方應於本協定生效所需之法律程序完成後通知對方，並以通知

之指定日起生效。

為此，簽約人各經其政府充分授權，於本協定簽字，以昭信守。

本協定以英文繕製兩份，於西元 2013 年 7 月 10 日在威靈頓簽署。

常以立

代表臺灣、澎湖、金門、馬祖個別關稅領域

裴仕文

代表紐西蘭

## 附約

### 一、航線架構

依據本協定第 2 條指定之航空公司，有權於下述商業航線營運定期航空服務：

(a) 臺灣、澎湖、金門、馬祖個別關稅領域指定航空公司之航線：

自臺灣、澎湖、金門、馬祖個別關稅領域各點經各中間點至紐西蘭各點及各延遠點。

(b) 紐西蘭指定航空公司之航線：

自紐西蘭各點經各中間點至臺灣、澎湖、金門、馬祖個別關稅領域各點及各延遠點。

### 二、營運彈性

各方指定航空公司得選擇於該公司之任一或所有航班上：

(a) 經營單向或雙向飛航；

(b) 於另一方門戶航點外之航點上進行共用班號合作服務，惟該等服務須為構成其整體國際航程之一部分；

(c) 於單一航空器營運時合併使用不同之航班代號；

(d) 可以任何組合及順序營運航線上之中間點、延遠點及雙方境內航點；

- (e) 省略經停任一航點或數個航點；
- (f) 得於航線上任一點將其航空器所載運之客貨轉運至其任一其他航空器；及
- (g) 行使中停站併線營運權，包括載運持有國際機票之旅客；

依本協定得被准許載運客貨之任何權利，當啟程地或目的地位於該方時，不應受方向或地理上之限制，且其權利不得減損。

### 三、變更機型

在商業航線之任一航段或數航段上從事國際定期航空服務時，任一指定航空公司得於航線上任何點更換營運機型或數量，不受任何限制，惟在離境時，自該點延遠之運輸係延續來自指定航空公司一方之運輸；在入境時，前往指定該航空公司一方之運輸係延續來自該點之運輸。