

## 米国との民間航空関係取極

一一九二

航空企業の数を超えないことを条件として、六十日の予告により、当該締約国のいずれの貨客便後発航空企業についてもこれを変更する事ができる。

### 7 グアム／サイパンと日本国との間の路線

この7の規定は、過去の諸合意に含まれるグアム／サイパンと日本国との間の路線に関するいかなる規定にも代わるものとする。

(a) 各締約国は、次に掲げるグアム／サイパンと日本国との間の各路線を便数又は輸送力に係るいかなる制限も受けることなく運航することのできる二の貨客便後発航空企業を選定することができる。これらの貨客便後発航空企業には、過去の諸合意に従って指定されていた貨客便後発航空企業を含むことができる。

グアム／サイパンー東京

グアム／サイパンー大阪

グアム／サイパンー名古屋

グアム／サイパンー福岡

グアム／サイパンー那覇

(b) 各締約国は、更に、グアム／サイパンと東京、大阪、名古屋、福岡及び那覇以外の日本国内のいずれの二地点との間においても便数又は輸送力に係るいかなる制限も受けることなく運航することのできる一又は二以上の貨客便後発航空企業を選定することができる。これらの貨客便後発航空企業には、過去の諸合意に基づいて指定されていた貨客便後発航空企業を含むことができる。各締約国は、これら二地点のそれぞれについて運航を行う一の貨客便後発航空企業を選定することができる。各締約国は、自国の航空企業が使用する地点を選択することができる。また、他方の締約国に対してする六十日の予告により、その選択を変更することができる。

(c) (a)に掲げるいずれの路線に関しても、各締約国は、二の貨客便後発航空企業を選定する代わりに、グアム／サイパンと(a)及び(b)の下で認められた地点以外の日本国内の新たな二の地点との間の路線を便数又は輸送力に係るいかなる制限も受けることなく運航することができる一の貨客便後発航空企業を選定することができる。各締約国は、次の規定に従うことを条件として、自国の航空企業に対して前記の日本国内の新たな地点を選択することができる。

substitute airlines for any of its non-incumbent combination airlines, subject to the limitation that the total number of airlines designated at any one time shall not exceed the number of authorized designations, as described in subsection I B 1 (Designations), above.

### 7. Guam/Saipan - Japan Routes

The provisions of this subsection supersede any provision regarding Guam/Saipan-Japan routes contained in the prior agreements.

(a) Each Party may select two (2) non-incumbent combination airlines, including those non-incumbent combination airlines that were designated under the prior agreements, to operate on each of the following Guam/Saipan-Japan routes, without any limitation on frequencies or capacity.

Guam/Saipan-Tokyo

Guam/Saipan-Osaka

Guam/Saipan-Nagoya

Guam/Saipan-Fukuoka

Guam/Saipan-Naha

(b) In addition, each Party may select a non-incumbent combination airline or airlines, including the non-incumbent combination airline that was designated under the prior agreements, to operate services between Guam/Saipan and any two (2) points in Japan other than Tokyo, Osaka, Nagoya, Fukuoka and Naha, without any limitation on frequencies or capacity. Each Party may select one (1) non-incumbent combination airline to serve each of these two points. Each Party may select the points for its airlines and, upon sixty (60) days notice to the other Party, may change the selection.

(c) For each route listed in paragraph (a) of this subsection 7, in lieu of selecting two (2) non-incumbent combination airlines, each Party may select a non-incumbent combination airline to operate on a route between Guam/Saipan and a new point in Japan other than those permitted under paragraphs (a) and (b) of this subsection 7, without any limitation on frequencies or capacity. Each Party may select such new points in Japan for its airlines, subject to the following:

(i) 一方の締約国は、千九百九十八年一月一日時点で他方の締約国の航空企業がグアム／サイパンに向けての又はグアム／サイパンからの路線業務を行っている日本国内の地点を選択することはできない。ただし、当該航空企業がグアム／サイパンと日本国内の間の当該地点との間の当該路線における業務を六箇月間停止する場合には、当該路線は、運輸可能となる。

(ii) 一方の締約国が(c)に基づいて日本国内における新たな一の地点を選択した場合には、(a)に基づきその路線に認められる当該締約国の貨客便後発航空企業の数は一となる。ただし、当該締約国は、六十日の予告により、地点に関する選択を変更し、元のグアム／サイパンと日本国との間の路線に戻すことができる。その場合には、(a)に基づき当該路線を運輸するところの企業として選定される貨客便後発航空企業の数は一に反る。

(iii) (c)に基づき運航される日本国内の新たな地点は、いかなる時点においても総計で四を超えない。

(d) 7の規定は、A 1に規定する貨客便先発航空企業のいかなる権利又はB 2及び3に規定する貨客便後発航空企業のいかなる権利も制限するものと解してはならない。

## II 貨物専用便業務

千九百九十六年八月二十一日に締結された千九百九十六年の貨物専用便に関する合意（以下「千九百九十六年の了解覚書」という。）のI「貨物専用便業務」を、次のとおり修正する。

### A 貨物専用便先発航空企業

#### 1 日本国貨物専用便先発航空企業

千九百五十二年の協定に従って日本国が指定する二の航空企業（以下「日本国貨物専用便先発航空企業」という。）（注9）は、日本国の後背に位置するいずれの一又は二以上の地点、日本国内のいずれの一又は二以上の地点、いずれの一又は二以上の中間地点、合衆国内のいずれの一又は二以上の地

(i) A Party may not select a point in Japan that is being served to or from Guam/Saipan by an airline of the other Party that operated such route as of January 1, 1998, provided that, in the event such airline terminates services on that Guam/Saipan-Japan route for a six (6) month period, such route shall become eligible for service;

(ii) Once a Party selects a new point in Japan under this paragraph (c), the number of non-incumbent combination airlines of the Party permitted under paragraph (a) of this subsection 7 on the route concerned shall become one (1), except that, on sixty (60) days notice, the Party may switch the selection back to the original Guam/Saipan-Japan route and the number of non-incumbent combination airlines to be selected on the route under paragraph (a) of this subsection 7 shall be restored to two (2); and

(iii) No more than a total of four new points in Japan may be served under this paragraph (c) at any time.

(d) The provisions of this subsection 7 shall not be construed to constrain any right of incumbent combination airlines under subsection I A 1 or that of non-incumbent combination airlines under subsections I B 2 and 3.

## Part II. ALL-CARGO SERVICES

Part I (All-Cargo Services) of the 1996 all-cargo agreement, concluded August 21, 1996 (hereinafter referred to as the "1996 MOU"), shall be amended to read as follows:

### A. INCUMBENT ALL-CARGO AIRLINES

#### 1. The Japanese Incumbent All-Cargo Airlines

Two (2) airlines designated by Japan (hereinafter referred to as the "Japanese incumbent all-cargo airlines"), pursuant to the 1952 Agreement may operate all-cargo services between any point or points behind Japan, any point or points in Japan, any intermediate point or points, any point or

(b) The airline designated under the preceding paragraph B 1 (a) may organize the frequencies that were available to Nippon Cargo Airlines under the 1985 MOU, the 1989 interim agreement, concluded December 27, 1989 (hereinafter referred to as the "1989 MOU") and the 1996 interim agreement concluded February 26, 1996

五年の協議の記録」という。)に基づき認められていた便数を、日本貨物航空が千九百八十五年の了解覚書、千九百八十九年の了解覚書及び千九百九十五年の協議の記録に基づきコターミナルとして使用して運航することが認められていた合衆国内の四の地点(注13)のいずれかを含む路線において運航することができる。

(c) (a)に従って指定された航空企業は、(b)にいう四の地点に加えて合衆国内の三の地点への貨物専用便業務を運営することができる。当該三の地点は、日本国から合衆国に対する六十日の予告により、選択し又は変更することができる。

(d) (a)に従って指定された航空企業は、(b)にいう便数に加えて、週十八便の貨物専用便業務を運営することができる。当該航空企業は、当該十八便を(b)及び(c)に規定する合衆国内の七の地点のすべてをコターミナルとして使用して運航することができる。

(e) (a)に従って指定された航空企業は、合衆国内に認められた各地点について、当該地点と合衆国の以遠に位置する二の地点との間の路線を路線上のすべての地点の間において完全な運輸権を伴って運航することができる。日本国は、合衆国内に認められたそれぞれの地点について、同一の又は異なる以遠地点を選択することができ、また、六十日の予告により、当該以遠地点を変更することができる。

(f) 日本国は、(a)に従って指定された航空企業に加えて、貨物専用便先発航空企業のほか、日本国内のいずれの一又は二以上の地点と(a)に従って指定された航空企業が運航することができる合衆国内の地点の内の一の地点との間においても貨物専用便業務を運営することのできる一の航空企業(以下「新規参入航空企業」という。)を指定することができる。当該新規参入航空企業は、(a)に従って指定された航空企業に認められた週間便数のうち当該航空企業が使用していないものを週六便まで使用することができる。合衆国内の地点は、日本国の合衆国に対する六十日の予告により、選択し又は変更することができる。

(g) 日本航空及び日本貨物航空の運航は、千九百八十九年の了解覚書のIII「便数の制限」には算入しない。

## 米国との民間航空関係取極

(hereinafter referred to as the "1995 ROC") on the routes including any of the four (4) points in the United States to which Nippon Cargo Airlines was authorized to operate under the 1985 MOU, the 1989 MOU, and the 1995 ROC with full coterminalization.<sup>13</sup>

(c) In addition to the four (4) points mentioned in paragraph (b), above, the airline designated pursuant to paragraph B 1(a), above, may operate all-cargo services to three (3) additional points in the United States. The three (3) additional points may be selected, or changed, on sixty (60) days notice by Japan to the United States.

(d) In addition to the frequencies referred to in paragraph B 1(b), above, the airline designated pursuant to paragraph B 1(a), above, may operate all-cargo services with eighteen (18) additional weekly frequencies. These eighteen (18) frequencies may be operated by the airline with full coterminalization to all seven (7) points in the United States mentioned in paragraphs B 1(b) and B 1(c), above.

(e) The airline designated under paragraph B 1(a), above, may operate beyond each of its authorized points in the United States to two (2) points beyond the United States, with full traffic rights between all points in the routes. Japan may select the same or different beyond points for each of the authorized points in the United States and may change the beyond points with sixty (60) days notice.

(f) In addition to the airline designated pursuant to paragraph B 1(a), above, Japan may designate one (1) airline (hereinafter referred to as the "new entrant"), other than incumbent all-cargo airlines, to operate all-cargo services between any point or points in Japan and one (1) of the points in the United States to which the airline designated pursuant to paragraph B 1(a), above, may operate. The new entrant may use up to six (6) of any weekly frequencies available to, but not used by the airline designated pursuant to paragraph B 1(a), above. The point in the United States may be selected, or changed, on sixty (60) days notice by Japan to the United States.

(g) Operations of Japan Airlines and Nippon Cargo Airlines shall not be counted for purposes of Section III (Frequency Limitations) of the 1989 MOU.

## 米国との民間航空関係取極

一一九六

- 注 13 日本貨物航空が運航することを認められていた合衆国内の四の地点とは、ロス・アンジェルス、サン・フランシスコ、ニュー・ヨーク及びシカゴである。日本貨物航空が運航する便数は、千九百八十五年の了解覚書、千九百八十九年の了解覚書又は千九百九十五年の協議の記録に規定する便数には算入しない。

### 2 過去の諸合意に従って合衆国が指定した貨物専用便後発航空企業

- (a) 千九百八十九年の了解覚書に従って合衆国が指定した貨物専用便後発航空企業は、千九百八十九年の了解覚書に基づき当該航空企業に認められた便数を含め総計で週十八便の貨物専用便を運航することができる。当該貨物専用便後発航空企業は、合衆国内のいずれの二又は二以上の地点、日本国内のいずれの二の地点及び日本国内の各地点の以遠に位置するいずれの二の地点との間においても、路線上のすべての地点の間において完全な運輸権を伴って運航することができる。当該貨物専用便後発航空企業は、運航が認められた日本国内のすべての地点をコターミナルとして使用することができる。
- (b) 前記の権利は、東京を含む路線に係る便数が週六便を超えてはならず、また、大阪を含む路線に係る便数が週十二便を超えてはならないという制限に従うものとする。

- (c) 合衆国は、日本国内に選択する二の地点のそれぞれについて、同一の又は異なる以遠地点を選択することができる。合衆国は、日本国に対する六十日の予告により、合衆国が選択した日本国内の地点及び以遠地点を変更することができる。

- (d) 合衆国は、千九百九十六年の了解覚書が署名された時点で合衆国と日本国との間で定期貨客便業務又は定期貨物専用便業務を運営していなかった一の航空企業を、合衆国内のいずれの一又は二以上の地点、日本国内のいずれの二の地点及び日本国内の各地点の以遠に位置するいずれの一の地点との間においても、路線上のすべての地点の間において完全な運輸権を伴って総計で週六便の貨物専用便業務を運営することのできる航空企業として指定することができる(注 14)。当該航空企業は、運航が認められた日本国内のすべての地点をコターミナルとして使用することができる。合衆国は、日本国内に選択する二の地点のそれぞれについて、同一の又は異なる以遠地点を選択することができる。また、合衆国の日本国に対する六十日の予告により、日本国内の地点及び以遠地点を變

13

The referenced four (4) points in the United States to which Nippon Cargo Airlines was authorized to operate are Los Angeles, San Francisco, New York and Chicago. Any frequencies operated by Nippon Cargo Airlines shall not be counted against frequencies provided for in the 1985 MOU, the 1989 MOU or the 1995 NOC.

### 2. Non-Incumbent All-Cargo Airlines Designated by the United States under the Prior Agreements

- (a) The non-incumbent all-cargo airline designated by the United States under the 1989 MOU may operate eighteen (18) weekly all-cargo frequencies, in the aggregate, including the frequencies authorized for the airline under the 1989 MOU, between any point or points in the United States, any two (2) points in Japan, and beyond each point in Japan to and from any two (2) points, with full traffic rights between all points on the routes. Such airline may coterminimize all the points in Japan to which it may operate.

- (b) These rights shall be subject to the limitation that no more than six (6) weekly frequencies may be operated on routings including Tokyo and no more than twelve (12) weekly frequencies on routings including Osaka.

- (c) The United States may select the same or different beyond points for each of the two points selected in Japan. The points selected by the United States in Japan and the beyond points may be changed on sixty (60) days notice by the United States to Japan.

- (d) The United States may designate<sup>14</sup> one (1) airline that was not operating scheduled combination or all-cargo services between the United States and Japan as of the date of the signature of the 1996 MOU to operate all-cargo services with six (6) weekly frequencies, in the aggregate, between any point or points in the United States, any two (2) points in Japan, and, from each point in Japan, any one (1) beyond point, with full traffic rights between all points on the routes. Such airline may coterminimize all the points in Japan to which it may operate. The United States may select the same or different beyond points for each of the two points selected in Japan and may change the points in Japan and the beyond points with sixty (60) days notice by the United States to Japan.

更するべきである。

注 14 合衆国は、この千九百九十八年の了解覚書に先立ち千九百九十六年の了解覚書に従って指定していた一の航空企業を再度指定する必要はない。

3 日本国及び合衆国の貨物専用便追加参入航空企業

二十二年一月一日以降、各締約国は、この千九百九十八年の了解覚書の他の規定又は過去の諸合意に従って認められた航空企業の指定に加えて、貨物専用便後発航空企業として一の航空企業を指定することができる。この規定に従って指定される航空企業は、当該航空企業を指定した締約国の領域内のいずれの二又は二以上の地点、他方の締約国の領域内のいずれの一の地点及び他方の締約国の領域の以遠に位置するいずれの一の地点との間においても、以遠の区間においては第五の自由に基づく運輸権を伴わずに、週五便まで運輸することができる。ただし、千九百九十八年一月一日時点でいずれかの日本国の貨物専用便航空企業が運輸していた東京及び大阪並びに合衆国内の地点（注 15）については運輸することはできない。当該航空企業を指定する締約国は、他方の締約国の領域内の地点及び以遠地点を選択し、また、六十日の予告によりこれを変更することができる。

注 15 千九百九十八年一月一日の時点でいずれかの日本国の貨物専用便航空企業が運輸していた米国内の地点は、アンカレッジ、ロス・アンジェルス、サン・フランシスコ、シカゴ、ニュー・ヨーク及びアトランタである。この B の適用上、ニュー・ジャージー州ニューアークは、ニュー・ヨーク州ニュー・ヨークとは異なる地点として取り扱い、また、カリフォルニア州オークランドは、カリフォルニア州サン・フランシスコとは異なる地点として取り扱う。

4 日本国及び合衆国が指定する貨物専用便航空企業に適用される規定

(a) 千九百八十五年の了解覚書、千九百八十九年の了解覚書、千九百九十五年の協議の記録及びこの千九百九十八年の了解覚書により修正される千九百九十六年の了解覚書に従って貨物専用便業務に課された便数の制限の適用上、一方の締約国の領域から他方の締約国の領域に向けての貨物専用航空便及びその反対方向に向かう復路の航空便は、いずれかの締約国の領域内における運輸権を伴う着陸回数にかかわらず、また、他方の締約国の領域の以遠で運輸が行われているか否かを問わず全体として一の便数を成す。航空企業が復路の航空便を運輸しない場合であっても、一方の方向に向かう当該貨物専用航空便は一の便数を成す。

米国との民間航空関係取極

14 An airline designated under the 1996 MOU prior to this 1998 MOU need not be redesignated by the United States.

3. Additional All-Cargo Entrants for Japan and the United States

Effective January 1, 2002, each Party may designate one (1) airline, in addition to designations permitted elsewhere in this 1998 MOU or under the prior agreements, to operate as a non-incumbent all-cargo airline. Airlines designated under this provision may operate up to five (5) weekly frequencies between any point or points in the territory of the Party designating the airline, any one (1) point in the territory of the other Party, and any one (1) point beyond the territory of the other Party, without local traffic rights on the beyond sector, provided that Tokyo and Osaka and any U.S. point served by a Japanese all-cargo airline as of January 1, 1998, may not be served.<sup>15</sup> The Party designating the airline shall select, and may change on sixty (60) days notice, the point in the territory of the other Party and the beyond point.

15 The U.S. points served by an Japanese all-cargo airline as of January 1, 1998, are: Anchorage, Los Angeles, San Francisco, Chicago, New York and Atlanta. For purposes of this Section, Newark, New Jersey, shall be treated as separate from New York, New York, and Oakland, California, shall be treated as a separate point from San Francisco, California.

4. Provisions Applicable to All-Cargo Airlines Designated by Japan and the United States

(a) For purposes of frequency limitations on all-cargo services under the 1985 MOU, the 1989 MOU, the 1995 ROC, and this 1996 MOU, as amended, any all-cargo flight from the territory of either Party to the territory of the other Party, and a return flight in the opposite direction, shall together constitute one frequency regardless of the number of traffic stops made in the territory of either Party or whether or not the flight operates beyond the territory of the other Party. If an airline does not operate a return flight, the flight in one direction shall still constitute one frequency.

## 米国との民間航空関係取極

一一九八

(b) 1 (e) 及び 2 (a) に規定する以遠地点に向けての貨物専用便業務においては、二の以遠地点を単一の又は別個の航空便により使用することができ、

(c) 各締約国は、六十日の予告により、いずれの貨物専用便先発航空企業及び貨物専用便後発航空企業をも変更することができ、

### III チャーター業務

この III 「チャーター業務」に定める規定は、過去の諸合意に含まれる日本国と合衆国との間の旅客及び貨物のチャーター運輸に課された制限に代わるものとする。

#### A チャーター便数の平等化

各締約国の航空企業は、合衆国内のいずれの一又は二以上の地点及び日本国内のいずれの一又は二以上の地点との間においても、各締約国の航空企業全体でそれぞれ年間片道四百便までのチャーター運輸を行うことができる。ただし、東京若しくは大阪に向けての又はこれらの地点からの当該チャーター運輸が各締約国の航空企業全体でそれぞれ片道三百便を超えないことを条件とする。チャーター運輸は、C に別段の規定がある場合を除くほか、発地国のチャーター規則に従うことを条件とする。

#### B チャーター業務の機会拡大

1 二千年一月一日以降、各締約国の航空企業は、A の規定に代わり、合衆国内のいずれの一又は二以上の地点と日本国内のいずれの一又は二以上の地点との間においても、各締約国の航空企業全体でそれぞれ年間片道六百便までのチャーター運輸を行うことができる。ただし、東京に向けての又は東京からの当該チャーター運輸が各締約国の航空企業全体でそれぞれ片道三百便を超えないことを条件とする。チャーター運輸は、C に別段の規定がある場合を除くほか、発地国のチャーター規則に従うことを条件とする。

2 二千年一月一日以降、各締約国の航空企業は、1 の規定に代わり、合衆国内のいずれの一又は二以上の地点と日本国内のいずれの一又は二以上の地点との間においても、各締約国の航空企業全体でそれぞれ年間片道八百便までのチャーター運輸を行うことができる。ただし、東京に向けての又は東

(b) For purposes of all-cargo services to the beyond points referred to in paragraphs B 1(e) and B 2(a), above, the two beyond points may be served on a single flight or separate flights.

(c) Each Party may, on sixty (60) days notice, designate substitute airlines for any of the incumbent and non-incumbent all-cargo airlines.

### Part III. CHARTER SERVICES

The provisions in this Part (Charter Services) supersede the limitations on passenger and cargo charter operations between Japan and the United States contained in the prior agreements.

#### A. EQUALIZATION OF CHARTER FREQUENCIES

Airlines of each Party, in the aggregate, may operate up to four hundred (400) one-way charter flights per year between any point or points in the United States and any point or points in Japan, subject to the limitation that no more than three hundred (300) one-way charter flights may be operated to or from Tokyo or Osaka in the aggregate, by the airlines of each Party. Charter operations shall be subject to country-of-origin rules, except as provided in Section C, below.

#### B. EXPANSION OF CHARTER OPPORTUNITIES

1. Effective January 1, 2000, superseding Section III A, above, airlines of each Party, in the aggregate, may operate up to six hundred (600) one-way charter flights per year between any point or points in the United States and any point or points in Japan, subject to the limitation that no more than three hundred (300) one-way charter flights may be operated to or from Tokyo by the airlines of each Party. Charter operations shall be subject to country-of-origin rules, except as provided in Section C, below.

2. Effective January 1, 2002, superseding subsection III B 1, above, airlines of each Party, in the aggregate, may operate up to eight hundred (800) one-way charter flights per year between any point or points in the United States and any point or points in Japan, subject to the limitation that no more than three hundred (300) one-way charter flights may be

京からの当該チャーター運航が各締約国の航空企業全体でそれぞれ片道三百便を超えないことを条件とする。チャーター運航は、Cに別段の規定がある場合を除くほか、発地国のチャーター規則に従うことを条件とする。

#### C 用機者が航空貨物利用運送事業者であるチャーター業務

1 合衆国の航空企業は、Aに規定する制限に従うことを条件として、日本国を起点とし合衆国を終点とする用機者が航空貨物利用運送事業者であるチャーター業務を、合衆国の航空企業全体で年間で百五十単位まで運営することができる。単位の計算上、次の係数が適用される。

DC-8F又は右に相当する航空機	1
DC-10又はL-1011	2
B747F	2.5

2 二千年一月一日以降、合衆国の航空企業は、1の規定に代わり、B「チャーター業務の機会拡大」に規定する制限に従うことを条件として、日本国を起点とし合衆国を終点とする用機者が航空貨物利用運送事業者であるチャーター業務を、航空機の種類について制限を受けず、合衆国の航空企業全体で年間で二百二十五便まで運営することができる。

#### D リース取決め

チャーター業務を行う航空企業は、発地国のチャーター規則及びリース取決めに通常適用される条件に従うことを条件として、定期航空業務又はチャーター業務を行う航空企業とリース取決めを行うことができる。

#### IV 貨客便及び貨物専用便業務のための共同マーケティング取決め

##### A 共同マーケティング取決め（航空機を運航する航空企業間の要件）

一方の締約国のいずれの指定航空企業も、両締約国の領土内の地点を含む路線（後付、中間及び遠に位置する地点を含む）において認められた業務を運営するに当たり航空機を自ら運航す

operated to or from Tokyo by the airlines of each Party. Charter operations shall be subject to country-of-origin rules, except as provided in Section C, below.

#### C. FREIGHT FORWARDER CHARTERS

1. Airlines of the United States, in the aggregate, may operate each year up to one hundred and fifty (150) air freight forwarder charter units, originating in Japan and destined for the United States, subject to the limitation set forth in Section A, above. The following equivalencies will apply for purposes of counting units:

DC-8F or equivalent aircraft	1
DC-10 or L-1011	2
B747F	2.5

2. Effective January 1, 2000, superseding subparagraph 1, above, airlines of the United States, in the aggregate, may operate each year up to two hundred and twenty-five (225) air freight forwarder charter flights, without restriction as to aircraft type, originating in Japan and destined for the United States, subject to the limitation set forth in the applicable subsection of Section III B (Expansion of Charter Opportunities), above.

#### D. LEASING ARRANGEMENTS

Subject to country-of-origin rules and the requirements normally applied to such arrangements, charter airlines may engage in leasing arrangements with airlines performing scheduled or charter services.

#### Part IV. COOPERATIVE MARKETING ARRANGEMENTS FOR COMBINATION AND ALL-CARGO SERVICES

##### A. OPERATION OF COOPERATIVE MARKETING ARRANGEMENTS - REQUIREMENTS FOR THE OPERATING AIRLINE

In operating the authorized services on routes that include points in the territories of the Parties and also may include behind, intermediate, and beyond points, any



## 米国の民間航空関係取極

11100

る場合には、スペースブロック、コードシェア又はリース取決め等の共同マーケティング取決めに次の航空企業との間で行うことができる。

- 1 他方の締約国の一又は二以上の航空企業
- 2 当該一方の締約国の一又は二以上の航空企業。ただし、「E」同一締約国の航空企業間におけるコードシェアの制限」に規定する制限に従うことを条件とする。
- 3 第三国の一又は二以上の航空企業（航空機を運航していない当該第三国の航空企業の便名の下では他方の締約国の領域を終点又は起点とする輸送が行われない区間に限る）。ただし、当該第三国が、両締約国及び当該第三国の領域の間の認められた路線区間において他方の締約国の航空企業が他の航空企業との間でコードシェア取決めを行うことを当該第三国が認めることを、他方の締約国に対して保証することを条件とする。

この権利に関連して、一方の締約国の一の航空企業が両締約国及び第三国の領域の間の路線区間において当該第三国の一の航空企業との間でコードシェア取決めを行うおとする場合においづ、当該第三国が、当該他方の締約国の航空企業が両締約国及び当該第三国の領域の間のいかなる認められた路線区間においても他の航空企業との間でコードシェア取決めを行うことを認めることを他方の締約国に対して保証するときは、他方の締約国は、当該第三国の航空企業に対し、両締約国及び当該第三国の領域の間の路線区間（コードシェアに参加する航空企業が権益を有している区間に限る）において他の航空企業との間でコードシェアを行うことを認める。当該第三国が、その後、当該路線において他方の締約国の航空企業が行う他の航空企業との間のコードシェア取決めに係る要請を拒否する場合、は、当該他方の締約国は、当該一方の締約国の航空企業と当該第三国の航空企業との間のコードシェア業務を認める義務を負わない。

- 4 5に規定する第三国以外の第三国の一又は二以上の航空企業（航空機を運航していない当該第三国の航空企業の便名の下で他方の締約国の領域を終点又は起点とする輸送が行われる区間に限る）。ただし、当該第三国が、当該第三国に向けての、当該第三国からの及び当該第三国を経由する業務に関し、当該他方の締約国の航空企業とその他の航空企業との間でいれど同等の取決めに認め又は等しいことを条件とする。

- 5 米州に位置する第三国の一又は二以上の航空企業（航空機を運航していない当該第三国の航空企業

designated airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, codeshare or leasing arrangements with:

1. An airline or airlines of the other Party;
2. An airline or airlines of the same Party, subject to the limitations in Section IV E (Limitations on Same Country Airline Codesharing), below;
3. An airline or airlines of a third country on segment(s) that do not involve traffic, carried under the code of the third country non-operating airline, destined to or originating in the territory of the other Party; provided that the third country gives assurances to the other Party that it will permit the airlines of the other Party to enter into codeshare arrangements with other airlines on authorized routes between the territories of the Parties and the third country;

- In conjunction with this right, if an airline of one Party seeks to enter into a codeshare arrangement with an airline of a third country on route segment(s) between the territories of the Parties and the third country, the other Party shall permit the airlines of that third country to codeshare with other airlines on route segment(s) between the territories of the Parties and the third country for which the airlines involved hold authority, provided that the third country gives assurances to the other Party that it will permit the airlines of the other Party to enter into codeshare arrangements with other airlines on any authorized route segment(s) between the territories of the Parties and the third country. Should the third country subsequently deny a request of the airlines of the other Party to enter into codeshare arrangements with other airlines on such routes, then the other Party shall have no obligation to approve codeshare services between the airlines of the first Party and the airlines of that third country;

4. An airline or airlines of a third country, except as provided in subsection IV A 5, below, on segment(s) that involve traffic, carried under the code of the third country non-operating airline, destined to or originating in the territory of the other Party; provided that such third country authorizes or allows comparable arrangements between the airlines of the other Party and other airlines on services to, from and via such third country;

5. An airline or airlines of a third country in the

の便益の下で他方の締約国の領域を終点又は起点とする輸送が行われる区間に限る。この場合にはあっては、専ら両締約国の航空当局の裁量により認められる。

1 から前までに規定する航空企業との間のこれらの取決めは、これらの取決めに参加するすべての航空企業が(1)次のDに列段の規定がある場合を除き適当な権益を有し、かつ、(2)これらの取決めに通常適用される要件を満たすことを条件とする。貨物専用便業務のみを認められている一の航空企業は、貨客便業務についてコードシェアを行うことはできず、また、貨客便業務のみを認められている一の航空企業は、貨物専用便業務についてコードシェアを行うことはできない。

#### B 共同マーケティング取決め(航空機を運航しない航空企業の要件)

一方の締約国のいずれの指定航空企業も、両締約国の領域内の地点を含む路線(後背、中間及び以遠に位置する地点を含むことができる。)において、次に規定する一又は二以上の航空企業が運航する航空機を使用して業務を行うに当たり、スペースブロック、コードシェア又はリース取決め等の共同マーケティング取決めを次の航空企業との間で行うことができる。

- 1 他方の締約国の一又は二以上の航空企業
- 2 当該一方の締約国の一又は二以上の航空企業。ただし、E「同一締約国の航空企業間におけるコードシェアの制限」に規定する制限に従うことを条件とする。
- 3 第三国の一又は二以上の航空企業(航空機を運航していない当該一方の締約国の航空企業の便名の下では他方の締約国の領域を終点又は起点とする輸送が行われない区間に限る)。ただし、当該第三国が、両締約国及び当該第三国の領域の間の認められた路線区間において他方の締約国の航空企業が他の航空企業との間でコードシェア取決めを行うことを当該第三国が認めることを、他方の締約国に対し保証することを条件とする。

この権利に関連して、一方の締約国の一の航空企業が両締約国及び第三国の領域の間の路線区間において当該第三国の一の航空企業との間でコードシェア取決めを行おうとする場合において、当該第三国が、当該他方の締約国の航空企業が両締約国及び当該第三国の領域の間のいかなる認められた路線区間においても他の航空企業との間でコードシェア取決めを行うことを認めることを他方の締約国に対し保証するときは、他方の締約国は、当該第三国の航空企業に対し、両締約国及び当該第三国の

## 米国との民間航空関係取極

Americas, on segment(s) that involve traffic, carried under the code of the third country non-operating airline, destined to or originating in the territory of the other Party, only at the discretion of the aeronautical authorities of the Parties;

provided that all airlines in such arrangements (i) hold the appropriate authority, except as specifically provided in Section IV D, below, and (ii) meet the requirements normally applied to such arrangements. An airline authorized only for all-cargo services may not codeshare on combination services and an airline authorized only for combination services may not codeshare on all-cargo services.

#### B. OPERATION OF COOPERATIVE MARKETING ARRANGEMENTS - REQUIREMENTS FOR THE NON-OPERATING AIRLINE

On services on routes that include points in the territories of the Parties and also may include behind, intermediate, and beyond points, using aircraft operated by an airline or airlines described below, any designated airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, codeshare or leasing arrangements, with:

1. An airline or airlines of the other Party;
2. An airline or airlines of the same Party, subject to the limitations in Section IV E (Limitations on Same Country Airline Codesharing), below;
3. An airline or airlines of a third country, on segment(s) that do not involve traffic carried under the code of the non-operating airline of the Party destined to or originating in the territory of the other Party; provided that the third country gives assurances to the other Party that it will permit the airlines of the other Party to enter into codeshare arrangements with other airlines on authorized routes between the territories of the Parties and the third country;

- In conjunction with this right, if an airline of one Party seeks to enter into a codeshare arrangement with an airline of a third country on route segment(s) between the territories of the Parties and the third country; the other Party shall permit the airlines of that third country to codeshare with other airlines on route segment(s) between the territories of the Parties and the third country for which the airlines involved hold authority, provided that the third country gives

## 米国との民間航空関係取極

111011

領域の間の路線区間（コードシェアに参加する航空企業が権益を有している区間に限る）において他の航空企業との間でコードシェアを行うことを認める。当該第三国が、その後、当該路線において他方の締約国の航空企業が行う他の航空企業との間のコードシェア取決めに係る要請を拒否する場合は、当該他方の締約国は、当該一方の締約国の航空企業と当該第三国の航空企業との間のコードシェア業務を認める義務を負わない。

4 5に規定する第三国以外の第三国の一又は二以上の航空企業（航空機を運航していない当該一方の締約国の航空企業の下で他方の締約国の領域を終点又は起点とする輸送が行われる区間に限る）。ただし、当該第三国が、当該第三国に向けての、当該第三国からの及び当該第三国を経由する業務に関し、当該他方の締約国の航空企業とその他の航空企業との間について同等の取決めに認め又はは許すことを条件とする。

5 米州に位置する第三国の一又は二以上の航空企業（航空機を運航していない当該一方の締約国の航空企業の下で他方の締約国の領域を終点又は起点とする輸送が行われる区間に限る）。この場合にあつては、専ら両締約国の航空当局の裁量により認められる。

1から5までに規定する航空企業との間のこれらの取決めは、これらの取決めに参加するすべての航空企業が(i)次のDに別段の規定がある場合を除き適当な権益を有し、かつ、(ii)これらの取決めに通常適用される要件を満たすことを条件とする。航空機を運航していない当該一方の締約国の航空企業の以遠及び中間地点に係る業務に関しては、コードシェア業務は、運輸権を伴わない形でのみ行われる。貨物専用便業務のみを認められている一の航空企業は、貨客便業務についてコードシェアを行うことはできず、また、貨客便業務のみを認められている一の航空企業は、貨物専用便業務についてコードシェアを行うことはできない。

### C 輸送力又は便数の計算

1 いずれか一方の締約国の一の後発航空企業がIV「貨客便及び貨物専用便業務のための共同マーケティング取決め」に従ってコードシェア運航を行っている航空機を他方の締約国の領域内へ運航する場合に、当該運航の便数は、この千九百九十八年の了解覚書又は過去の諸合意に従って航空機を運航する航空企業に対して適用されるいかなる便数制限にも算入される。

assurances to the other Party that it will permit the airlines of the other Party to enter into codeshare arrangements with other airlines on any authorized route segment(s) between the territories of the Parties and the third country. Should the third country subsequently deny a request of the airlines of the other Party to enter into codeshare arrangements with other airlines on such routes, then the other Party shall have no obligation to approve codeshare services between the airlines of the first Party and the airlines of that third country;

4. An airline or airlines of a third country, except as provided in subsection IV B 5, below, on segment(s) that involve traffic, carried under the code of the non-operating airline of a Party, destined to or originating in the territory of the other Party; provided that such third country authorizes or allows comparable arrangements between the airlines of the other Party and other airlines on services to, from and via such third country;

5. An airline or airlines of a third country in the Americas, on segment(s) that involve traffic, carried under the code of the non-operating airline of the Party, destined to or originating in the territory of the other Party, only at the discretion of the aeronautical authorities of the Parties;

provided that all airlines in such arrangements (i) hold the appropriate authority, except as specifically provided in Section D, below, and (ii) meet the requirements normally applied to such arrangements. For beyond and intermediate point services of the non-operating airline of the first Party, the codeshare services may be offered only on a blind sector basis. An airline authorized only for all-cargo services may not codeshare on combination services and an airline authorized only for combination services may not codeshare on all-cargo services.

### C. COUNTING CAPACITY OR FREQUENCIES

1. Where a non-incumbent airline of either Party operates, into the territory of the other Party, aircraft that is involved in codeshare operations under this Part IV (Cooperative Marketing Arrangements for Combination and All-Cargo Services), the frequencies of such operations shall be counted against any limitations on frequencies applicable

2 いずれか一方の締約国の一の後発航空企業が、このCに従って行われるコードシェア取決めに基つき他の航空企業が他方の締約国の領域内へ運航する航空機により業務を行う場合には、当該運航の便数は、この千九百九十八年の了解覚書又は過去の諸合意に従って当該後発航空企業に対して適用されるいかなる便数制限にも算入されない。

3 A 4及びB 4の規定の適用を妨げることなく、一方の締約国の一の航空企業と第三国の一の航空企業との間のいずれのコードシェア運航も、当該第三国の航空企業の便名の下で他方の締約国の領域を終点又は起点とする輸送が行われる場合には、他方の締約国と当該第三国との間の取決めに定める輸送力又は便数に課されたいかなる制限にも従うものとする。

4 一方の締約国の一の航空企業と第三国の一の航空企業との間のいずれのコードシェア運航も、当該第三国の航空企業の便名の下では他方の締約国の領域を終点又は起点とする輸送が行われない場合には、他方の締約国と当該第三国との間の取決めに定める輸送力又は便数に課されたいかなる制限も受けない。

D 貨客便後発航空企業及び貨物専用便後発航空企業が運航権益のない路線においてコードシェア取決めに基つき航空機を運航することなく業務を行うためのコードシェアのみを行う権益

各締約国は、Bに規定する要件及びE「同一締約国の航空企業間におけるコードシェアの制限」に規定する制限に従うことを条件として、自国の貨客便後発航空企業及び貨物専用便後発航空企業に対し、コードシェア取決めに基つき、両締約国の領域の後背に位置するいずれの一又は二以上の地点、両締約国の領域内に位置するいずれの一又は二以上の地点及び両締約国の領域の中間又は以遠に位置する一又は二以上の地点との間においても、当該後発航空企業が路線上で航空機を運航して業務を行う権益を有しているかを否かを問わず、いずれの締約国の航空企業又は第三国の航空企業が航空機を運航して行う業務に対して自らの便名を付すことを認めることができる。ただし、貨客便後発航空企業及び貨物専用便後発航空企業の以遠及び中間地点に関する業務に対しては、コードシェア業務は、貨客の積卸しを伴わない形でのみ行うことができることを条件とする。

## 米国との民間航空関係取極

under this 1998 MOU or the prior agreements to the operating airline.

2. Where a non-incumbent airline of either Party holds out its services on aircraft operated into the territory of the other Party by another airline under a codeshare arrangement under this Section, the frequencies of such operations shall not be counted against any limitation on frequencies applicable under this 1998 MOU or the prior agreements to the non-incumbent airline.

3. Without prejudice to the provisions of subsections A 4 and B 4 of this Part, any codeshare operations between an airline of a Party and an airline of a third country that involves traffic carried under the code of the airline of the third country, which is destined to or originating in the territory of the other Party, shall be subject to any applicable limitations on capacity or frequency contained in agreements between the other Party and the third country.

4. Any codeshare operations between an airline of a Party and an airline of a third country that do not involve traffic, carried under the code of the airline of the third country, which is destined to or originating in the territory of the other Party, shall not be subject to any limitation on capacity or frequency contained in agreements between the other Party and the third country.

D. CODESHARE ONLY AUTHORITY FOR NON-INCUMBENT COMBINATION AND NON-INCUMBENT ALL-CARGO AIRLINES TO HOLD OUT SERVICES UNDER CODESHARE ARRANGEMENTS ON ROUTES FOR WHICH THEY LACK OPERATING AUTHORITY

Subject to the requirements in Section IV B, and the limitations in Section IV E (Limitations on Same Country Airline Codesharing), each Party may grant to its non-incumbent combination airlines and non-incumbent all-cargo airlines authority to place their code on services operated by airlines of either Party or by airlines of third countries, under codeshare arrangements, between any point or points behind the territories of the Parties, any point or points in the territories of the Parties, and any point or points intermediate to and beyond the territories of the Parties, whether or not they hold authority to operate services on the routes, provided that for beyond and intermediate point services of non-incumbent combination and all-cargo airlines the codeshare service may be offered only on a blind sector basis.

## 米国との民間航空関係取極

一一一〇四

### E 同一締約国の航空企業間におけるコードシェアの制限

同一締約国の二以上の航空企業間のコードシェアは、次の制限に従うものとする。ただし、同一締約国の航空企業が参加するコードシェア運航であつて他方の締約国の一又は二以上の航空企業も参加するものは、このE「同一締約国の航空企業間におけるコードシェアの制限」に規定するいかなる制約にも従ふ必要はなく、また、このEに規定するいかなる制限にも算入しない。

1 いずれの締約国の指定航空企業も、当該締約国の領域内における門戸地点より後背の国内業務について、当該締約国のその他のいかなる航空企業との間においても、制限を受けることなくコードシェア取決めを行うことができる。

2 一方の締約国のいずれの航空企業も、1に規定する場合を除き、貨物専用便業務分野において同一締約国の他の航空企業との間でコードシェア取決めを行うことはできない。

### A群航空企業及びB群航空企業（貨客便業務におけるもの）

3 千九百九十八年一月一日時点で合衆国本土と日本国との間で業務を行っていないそれぞれの締約国の貨客便指定航空企業を、このEの規定の適用上、A群航空企業とする。千九百九十八年一月一日時点で合衆国本土と日本国との間には業務を行っていない貨客便指定航空企業を、このEの規定の適用上、B群航空企業（注16）とする。

注16 合衆国のB群航空企業は、ユナイテッド航空、ノースウエスト航空、アメリカン航空及びデルタ航空である。日本国のB群航空企業は、日本航空及び全日本空輸である。

4 B群航空企業は、同一締約国の他のB群航空企業との間で、門戸地点と門戸地点との間又は以遠区間において、コードシェア取決めを行うことはできない。

5 B群航空企業は、同一締約国のA群航空企業との間で、当該A群航空企業が航空機を運航して行っている門戸地点と門戸地点との間の業務において、コードシェア取決めを行うことができる。

6 A群航空企業は、同一締約国のいかなる指定航空企業との間においても、当該指定航空企業が航空機を運航して行っている門戸地点と門戸地点との間の業務において、コードシェア取決めを行うことができる。ただし、次の制限に従うことを条件とする。

1 B3に掲げる都市間路線の場合においては、一のA群航空企業は、同一締約国の一の先発航空企

### E. LIMITATIONS ON SAME COUNTRY AIRLINE CODESHARING

Codesharing between airlines of the same Party shall be subject to the following limitations, except that codeshare operations involving airlines of the same Party that also involve an airline or airlines of the other Party shall not be subject to any restriction in this Section (limitations on Same Country Airline Codesharing), and shall not be counted against any limitation in this Section.

1. Any designated airline may enter into codeshare arrangements with any other airline of the same Party on behind-gateway services in the territory of the Party without limitation.

2. No airlines of one Party may engage in codeshare arrangements in all-cargo services with other airlines of the same Party, except as provided for in subsection 1 of this Section.

### Category A and Category B Airlines (for combination services)

3. Designated combination airlines of either Party not providing service between the mainland U.S. and Japan as of January 1, 1998, shall be considered, for the purpose of this Section, to be "Category A Airlines". Designated combination airlines that were providing service between the mainland U.S. and Japan as of January 1, 1998, shall be considered, for the purposes of this Section, to be "Category B Airlines".

16 For the United States, the Category B Airlines are United Airlines, Northwest Airlines, American Airlines, and Delta Airlines. For Japan, the Category B Airlines are Japan Airlines and All Nippon Airways.

4. Category B Airlines may not enter into codeshare arrangements with other Category B Airlines of the same Party on gateway-to-gateway or beyond segments.

5. Category B Airlines may enter into codeshare arrangements with Category A Airlines of the same Party on gateway-to-gateway services operated by the Category A Airlines.

6. Category A Airlines may enter into codeshare arrangements with any designated airlines of the same Party on gateway-to-gateway services operated by the other designated airline, subject to the limitation that:

- In the case of city-pair markets listed in subsection 1

業との間で、この了解覚書に添付された附属書において特定の都市間路線に関し当該先発航空企業について示されている週間便数（注17）までコードシェア運航を行うことができる。ただし、この権利は、当該両航空企業が千九百九十八年一月一日時点で業務を運営している合衆国と日本国との間の都市間路線（注18）については行使できない。

注17 この了解覚書に添付された附属書は、国際航空運送協会の千九百九十七年／千九百九十八年の冬期における事業計画に基づき、当該附属書に掲げる航空企業についての週間便数を反映している。

注18 この二つの都市間路線は、附属書により特定される。

7 各締約国の航空企業は、5及び6の規定に従って行われるコードシェア取決めに基づき、各締約国の航空企業全体でそれぞれ週往復二十八便を運航することができる。

8 5及び6の規定に従ってコードシェア取決めに参加する一方の締約国の二又は三以上の航空企業の便名を付した航空便において他方の締約国の一のA群航空企業がコードシェア業務を行う場合には、7に規定される週往復便数を増加させる。この増加の便数は、他方の締約国の当該A群航空企業が、門戸地点と門戸地点との間の区間において当該航空便においてコードシェアを行っている週往復便数と同数とする。

9 前記の諸規定にかかわらず、同一締約国の企業間でのコードシェア業務は、いかなる「門戸地点と門戸地点」間の路線区間においても、他方の締約国の一のA群航空企業であって当該他方の締約国の一の航空企業又は当該同一締約国の一の航空企業との間でコードシェア関係にないものが当該路線区間において業務を開始した後、三年の期間は開始してはならない。

10 一方の締約国のA群航空企業は、当該一方の締約国の貨客便先発航空企業との間で以て該業務に関する貨客の積卸しを伴わない形でコードシェア取決めを行うことができる。当該コードシェア取決めに基つてて運航される便数は、各締約国の航空企業全体でそれぞれ週往復二十一便とする。他方の締約国のA群航空企業が一方の締約国の指定航空企業との間でコードシェア取決めを行う場合には、当該便数と、他方の締約国の当該A群航空企業が一方の締約国の当該指定航空企業との間でいずれかの締約

B 3 of this 1998 MOU, a Category A Airline may codeshare with an incumbent airline of the same country only up to the number of weekly frequencies indicated for that incumbent airline in the Appendix attached hereto for the specific city-pair<sup>17</sup>, except that this right may not be implemented on a U.S.-Japan city-pair where both airlines were operating a service as of January 1, 1998<sup>18</sup>.

17 The Appendix attached hereto reflects weekly frequencies for the listed airlines, based on schedules for the 1997/1998 IATA winter season.

18 The referenced city-pairs are identified from the information in the Appendix.

7. Airlines of each Party, in the aggregate, may operate twenty-eight (28) weekly round-trip frequencies under codeshare arrangements pursuant to subsections 5 and 6 of this Section.

8. The number of weekly round-trip frequencies specified in subsection 7 of this Section shall be increased if a Category A Airline of the other Party engages in codesharing on flights carrying the codes of two or more airlines of the first Party engaged in codeshare arrangements pursuant to subsections 5 or 6 of this Section. The number of such additional frequencies shall be equal to the number of weekly round-trip frequencies on which the Category A Airline of the other Party codeshares on such flights, on any gateway-to-gateway segment.

9. Notwithstanding the above provisions, same country codesharing services shall not be initiated on any gateway-to-gateway route segment(s) for a period of three (3) years after service has been inaugurated on that segment(s) by a Category A Airline of the other Party that does not have a codesharing relationship either with an airline of the other Party or an airline of the same Party.

10. Category A Airlines may enter into codeshare arrangements with incumbent combination airlines of the same Party on beyond services on a blind-sector basis. The number of frequencies operated under such codeshare arrangements shall be twenty-one (21) weekly round-trip frequencies, in the aggregate, for each Party. This number of frequencies shall be increased if a Category A Airline of the other Party enters into a codeshare arrangement with a designated airline of the first Party, by the number equal to the number of weekly round-trip frequencies on which the Category A Airline