

## 米国との民間航空関係取極

国の以遠に位置するいずれの区間において行うコードシェアの週往復便数と同一の便数分増加させる。

## 機材変更

### V 機材変更

#### A 貨客便業務

1 貨客便業務に関しては、いずれの指定航空企業も、認められた路線上のいかなる区間においても自国に向かう方向と自国より出発する方向との両方向において、路線上のいかなる地点においても機材の種類又は数の変更に関していかなる制限も受けることなく国際航空運輸を行うことができる。ただし、次の規定に従うことを条件とする。

(a) 自国より出発する方向においては、機材変更を行う地点を越えて行う運輸が当該指定航空企業を指定した締約国の領域からの運輸の継続であり、また、自国に向かう方向においては、当該航空企業を指定した締約国の領域への運輸が機材変更を行う地点からの運輸の継続である。

(b) 自国より出発する航空便については、他方の締約国の領域内で行われる機材変更の地点から運輸を行う単一の又は複数の航空便に用いる機材の輸送力の合計の増加分が、機材変更を行う地点に到着した機材の輸送力の十パーセント以下である。

(c) 自国に向かう航空便については、他方の締約国の領域内で行われる機材変更の地点に向けて運輸を行う単一の又は複数の航空便に用いる機材の輸送力の合計から、機材変更を行う地点から自国に向けて運輸を行う機材の輸送力への減少分が、当該機材変更を行う地点からの運輸を行う機材の輸送力の十パーセント以下である。

2 コードシェア取決めに基いて他の航空企業の機材により行う運輸は、このAの適用上算入されない。

#### B 貨物専用便業務

1 貨物専用便業務に関しては、いずれの指定航空企業も、認められた路線上のいかなる区間において

## 一一一〇六

of the other Party codeshares with the designated airline of the first Party on any segment beyond the territory of either Party.

### Part V. CHANGE OF GAUGE

#### A. FOR COMBINATION SERVICES

1. For combination services, on any segment(s) of the authorized routes, any designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, in both the inbound and outbound directions, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that:

(a) In the outbound direction, transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point;

(b) For flights outbound from the homeland, onward transportation from the point of change of gauge in the territory of the other Party is performed by a single or multiple flights with (an) aircraft whose capacity in total is not greater than ten (10) percent more than that of the aircraft arriving at the change of gauge point; and

(c) For flights inbound to the homeland, transportation to the point of change of gauge in the territory of the other Party is performed by a single or multiple flights with (an) aircraft having the capacity in total not greater than ten (10) percent more than that of the aircraft performing onward transportation from the point of change of gauge.

2. Transportation performed on aircraft of other airlines under codeshare arrangements shall not be counted for purposes of this Section.

#### B. FOR ALL-CARGO SERVICES

1. For all-cargo services, on any segment(s) of the authorized routes, any designated airline may perform

も自国に向かう方向と自国より出発する方向との両方向において、路線上のいかなる地点においても機材の種類又は数の変更に関しいかなる制限も受けることなく国際航空運輸を行うことができる。ただし、次の規定に従うことを条件とする。

(a) 自国より出発する方向においては、機材変更を行う地点を越えて行う運輸が当該指定航空企業を指定した締約国の領域からの運輸の継続であり、また、自国に向かう方向においては、当該航空企業を指定した締約国の領域への運輸が機材変更を行う地点からの運輸の継続であること。

(b) 自国より出発する各航空便については、機材変更を他方の締約国の領域内で行う場合、第三国の一の又は二以上の地点に向けて行われるその後の運輸は、変更後の機材の全体の輸送力が立方フィートで測定して七四七—100型貨物機三機分の輸送力を超過しない限りにおいて、いかなる数の機材によっても行われることができる。

2 コードシェア取決めの下で他の航空企業の機材によって行う運輸は、このBの適用上算入されない。

## VI 業務運営上の柔軟性

I からVまでに規定するすべての業務に関し、締約国により指定された航空企業は、この千九百九十八年の了解書又は過去の諸合意により規定された路線又は都市間路線の表に関する制限に従うことを条件として、随意に以下を行うことができる。

A 一方方向又は両方向に航空便を運航すること。

B 一の機材による運航において異なる便名を組み合わせること。

C 路線上にある後背、中間及び以遠に位置する地点並びに締約国の領域内の地点との間でいかなる組み合わせにおいても、また、いかなる順序においても運航すること。

D いずれの二又は二以上の地点においても着陸を省略すること。

E 路線上のいずれの地点においても、当該航空企業のいかなる航空機から当該航空企業のいかなる他の航空機へも貨客の積み替えを行うこと。

A からEまでを行うに当たり、当該航空企業は、運航方向に係る制限又は地理的な制限を受けず、ま

international air transportation without any limitation as to change, in both the inbound and outbound directions, at any point on the route, in type or number of aircraft operated, provided that:

(a) In the outbound direction, transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point; and

(b) For each flight outbound from the homeland, when a change of gauge takes place in the territory of the other Party, the onward transportation to a point or points in third countries may be performed by any number of aircraft as long as the aggregate capacity, measured in cubic footage, of those aircraft does not exceed the capacity of three 747-100 freighters.

2. Transportation performed on aircraft of other airlines under codeshare arrangements shall not be counted for purposes of this Section.

## Part VI. OPERATIONAL FLEXIBILITY

With respect to all services described above, subject to the route or city-pair list restrictions under this 1998 MOU or the prior agreements, airlines designated by the Parties may, at their option:

A. Operate flights in either or both directions;

B. Combine different flight numbers within one aircraft operation;

C. Serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;

D. Omit stops at any point or points; and

E. Transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes;

without directional or geographic limitation and without loss

た、この千九百九十八年の了解覚書に基づいて認められている輸送に係るいかなる権利も喪失しない。ただし、当該業務を行うに当たり、当該航空企業を指定する締約国の領域内の一の地点に寄航することを条件とする。

運賃及び流通

VII 運賃及び流通

1 両締約国の航空企業が、卸売業者、旅行代理店及びその他の同種の業者と契約を結び、当該契約が締結された締約国の法令に従って航空運送業務に関する販売活動を行う機会が、公平かつ平等なものでなければならぬ。また、両締約国の航空企業は、直接消費者に対して航空運送業務に関する販売活動を行うことについては、自由にこれを行うことができなければならない。特に、販売活動を行う締約国の法令に従って自らの販売網を設置することにより販売活動を行うことについては、自由にこれを行うことができなければならない。

2 両締約国の専門家は、ソーン運賃制を含む運賃設定の自由化のための措置を検討するために、千九百九十八年五月一日までに会合する。

3 運賃設定制度について新たな合意が達成されるまでは、各締約国の航空当局は、航空企業が提案する運賃を柔軟に認めるものとする。例えば、いずれかの締約国の航空企業が申請した料金又は運賃であっても、現行の枠組みの下で認められている競争的な料金又は運賃に合わせようとするものは、少なくとも認めなければならない。

将来の交渉

VIII 将来の交渉

A 日本国と合衆国との間の民間航空関係を完全に自由化することを目的として、二十一年一月一日以前に交渉を開始する。

B 前記の交渉の結果、二十二年一月一日までにいかなる合意も達成されない場合には、IXに規定する追加的な機会が利用可能となる。

IX 貨客便業務の追加的な機会

貨客便業務の追加的な機会

このIXにおいて規定する便数は、このIXに規定する日又はいずれか一方の締約国の貨客便後発航空企業

of any right to carry traffic otherwise permissible under this 1998 MOU; provided that the service serves a point in the territory of the Party designating the airline.

Part VII. PRICING AND DISTRIBUTION

1. There shall be a fair and equal opportunity for the airlines of both Parties to contract with wholesalers, travel agents, and other similar bodies, if any, for the sales of their air transportation services in accordance with laws and regulations of the Party where such a contract is concluded. Airlines of both Parties also shall be free to market their air transportation services directly to consumers, insofar as, by establishing their own sales channels to this end in accordance with laws and regulations of the Party where they market the service.

2. Experts of both Parties will meet by May 1, 1998, to consider steps to liberalize pricing, including zone pricing.

3. Until such time as a new agreement is reached on pricing, aeronautical authorities of each Party will flexibly approve air fares proposed by airlines. This would require, for example, at a minimum, approval of a proposed fare or rate of airlines of either Party that matches any competitive fare or rate which is permitted under the current regime.

Part VIII. FUTURE NEGOTIATIONS

A. Negotiations shall commence no later than January 1, 2001, with the objective of fully liberalizing the civil aviation relationship between Japan and the United States.

B. If no agreement is reached as a result of the above-referenced negotiations by January 1, 2002, then additional opportunities shall become available, as described in Part IX, below.

Part IX. ADDITIONAL OPPORTUNITIES FOR COMBINATION SERVICES

Frequencies provided for in this Part become available on the dates provided for in this Part or when non-incumbent

がこの千九百九十八年の了解覚書によって認められる便の内の週往復五十六便を運航する時点のいずれか遅い時点で利用可能となる。ただし、「Ⅷ」将来の交渉」において想定される両締約国間の新たな合意において別段の規定がなされる場合において、当該合意が発効するか又は両締約国が当該合意を他の方法で履行するときはこの限りでない。

A 貨客便後発航空企業の新規便数

1 二千二年一月一日以降

- (a) 1 B 2 に規定する使用可能な都市間路線が限定されていない便数の週往復便総数を七便増加させる。

(b) 各締約国の貨客便後発航空企業は、東京とニュー・ヨークとの間、東京とシカゴとの間又は東京とホノルルとの間を除く両締約国の領域のいずれの都市間路線（注 19）をも含む路線において、各締約国の貨客便後発航空企業全体でそれぞれ週往復十四便を追加的に運航できる。

注 19 この区に規定する都市間路線に係る制限の適用上、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・ヨークとは別個の地点として扱う。

2 二千四年一月一日以降

1 B 2 に規定する使用可能な都市間路線が限定されていない便数の週往復便総数を更に七便増加させる。

3 二千五年一月一日以降

各締約国の貨客便後発航空企業は、東京とニュー・ヨークとの間、東京とシカゴとの間又は東京とホノルルとの間を除く両締約国の領域のいずれの都市間路線をも含む路線において、各締約国の貨客便後発航空企業全体でそれぞれ週往復七便を追加的に運航できる。

4 全日本空輸が運航する太平洋路線の週往復便数が千九百九十八年一月一日の時点で同企業が運航している太平洋路線の便数（注 20）を七十便以上の数で上回る最初の日から、1 B 2 に規定する使用可能な都市間路線が限定されていない便数の週往復便総数を更に七便増加させる。

注 20 千九百九十八年一月一日現在の全日本空輸の太平洋路線往復便数は十八便である。

combination airlines of either side are operating fifty-six (56) weekly round-trip frequencies authorized by this 1998 MOU, whichever is later; unless otherwise provided in a new agreement between the Parties, as contemplated by Part VIII (Future Negotiations), that has entered into force or has otherwise been implemented by both Parties.

A. NEW FREQUENCIES FOR NON-INCUMBENT COMBINATION AIRLINES

1. Effective January 1, 2002:

- (a) The aggregate number of non-restricted weekly round-trip frequencies, provided for in subsection I B 2 of this 1998 MOU, shall increase by seven (7);

(b) An additional fourteen (14) weekly round-trip frequencies, in the aggregate, may be operated by non-incumbent combination airlines of each Party on routes including any city-pair markets between the territories of the Parties other than Tokyo-New York, Tokyo-Chicago, or Tokyo-Honolulu<sup>19</sup>.

<sup>19</sup> For purposes of city-pair restrictions contained in this Part, Newark, New Jersey, shall be treated as a separate point from New York, New York.

2. Effective January 1, 2004:

The aggregate number of non-restricted weekly round-trip frequencies, provided for in subsection I B 2 of this 1998 MOU, shall increase by an additional seven (7).

3. Effective January 1, 2005:

An additional seven (7) weekly round-trip frequencies, in the aggregate, may be operated by non-incumbent combination airlines of each Party on routes including any city-pair markets between the territories of the Parties other than Tokyo-New York, Tokyo-Chicago, or Tokyo-Honolulu.

4. Effective as of the first date All Nippon Airways operates a number of trans-Pacific weekly round-trip frequencies that exceeds by seventy (70) or more the number of such frequencies operated by that airline as of January 1, 1998<sup>20</sup>, the aggregate number of non-restricted weekly round-trip frequencies, provided for in subsection I B 2 of this 1998 MOU shall increase by an additional seven (7).

<sup>20</sup> As of January 1, 1998, All Nippon Airways operated eighteen (18) trans-Pacific weekly round-trip frequencies.

## 米国との民間航空関係取極

11110

B 貨客便後発航空企業に認められている使用可能な都市間路線が限定されている便数四十二便についての変更

1 二十一年一月一日以降

(a) I B 3 に規定する使用可能な都市間路線が限定されている四十二便の内の十四便を使用可能な都市間路線が限定されていない便数に変更し、これにより、I B 2 に規定する使用可能な都市間路線が限定されていない便数の総数を更に十四便増加させる。

(b) I B 3 (a) に規定する使用可能な都市間路線が限定されている便数の残りの二十八便の内の七便については、使用可能な都市間路線に係る限定を修正し、各締約国の貨客便後発航空企業は、この七便を東京とニュー・ヨークとの間、東京とシカゴとの間又は東京とホノルルとの間を除く両締約国の領域の間のいずれの都市間路線も含む路線において運航するに付てできるに付てする。

2 二十四年一月一日以降

I B 3 に規定する使用可能な都市間路線が限定されている便数の残りの二十一便の内の七便については、使用可能な都市間路線に係る限定を修正し、各締約国の貨客便後発航空企業は、この七便を東京とニュー・ヨークとの間、東京とシカゴとの間又は東京とホノルルとの間を除く両締約国の領域の間のいずれの都市間路線をも含む路線において運航するに付てできるに付てする。

3 二十五年一月一日以降

I B 3 に規定する使用可能な都市間路線が限定されている便数の残りの十四便の内の七便を、使用可能な都市間路線が限定されていない便数に変更し、これにより、I B 2 に規定する使用可能な都市間路線が限定されていない便数の総数を更に七便増加させる。

X 輸送力、便数及び輸送の構成比率につき千九百五十二年の協定の第十条、第十一条及び第十二条を適用する際の手続

千九百五十二年の協定の第十条、第十一条及び第十二条の適用に関する次の手続は、この千九百九十八年の了解書又は過去の諸合意に基づいて運営されるすべての業務に係る輸送力又は便数の変更（新規業務の開始を含む）の承認及び審査に適用する。この手続は千九百五十二年の協定を実施するためのいかなる

B. CONVERSION OF THE FORTY-TWO (42) RESTRICTED FREQUENCIES FOR NON-INCUMBENT COMBINATION AIRLINES

1. Effective January 1, 2002:

(a) Fourteen (14) of the forty-two (42) restricted frequencies, provided for in subsection I B 3 of this 1998 MOU, shall be converted to non-restricted frequencies, thereby increasing the aggregate number of non-restricted frequencies, provided for in subsection I B 2 of this 1998 MOU, by an additional fourteen (14);

(b) For seven (7) of the twenty-eight (28) remaining restricted frequencies provided for in paragraph I B 3(a) of this 1998 MOU, the restrictions shall be modified to permit operation of those frequencies by non-incumbent combination airlines of each Party on routes including any city-pair markets between the territories of the Parties other than Tokyo-New York, Tokyo-Chicago, or Tokyo-Honolulu.

2. Effective January 1, 2004:

For seven (7) of the twenty-one (21) remaining restricted frequencies provided for in subsection I B 3 of this 1998 MOU, the restrictions shall be modified to permit operation of those frequencies by non-incumbent combination airlines of each Party on routes including any city-pair markets between the territories of the Parties other than Tokyo-New York, Tokyo-Chicago, or Tokyo-Honolulu.

3. Effective January 1, 2005:

Seven (7) of the fourteen (14) remaining restricted frequencies, provided for in subsection I B 3 of this 1998 MOU, shall be converted to non-restricted frequencies, thereby increasing the aggregate number of non-restricted frequencies, provided for in subsection I B 2 of this 1998 MOU, by an additional seven (7).

Part X. PROCEDURES CONCERNING THE APPLICATION OF ARTICLES 10, 11, AND 12 OF THE 1952 AGREEMENT WITH RESPECT TO CAPACITY, FREQUENCY, AND TRAFFIC COMPOSITION

The following procedures concerning the application of Articles 10, 11, and 12 of the 1952 Agreement shall apply to all approvals and reviews of changes in capacity or frequency of services, including inaugurations of new services, for all services operated under this 1998 MOU or the prior

る過去の諸合意又は合意議事録に規定する手続に対しても優先する。

#### A 一般的な手続

このA「一般的な手続」に規定する手続は、すべての航空企業の手続に適用する。ただし、B「欧州／アフリカに向けての及びこの地区からの第五の自由に基づく運航における旅客業務に適用される手続」に明示的に規定する運航に限っては適用しない。

1 各締約国の航空企業は、当該航空企業の業務に係る輸送力又は便数の変更（新規業務の開始を含む）の承認又は審査に関し、他方の締約国の法令の下で無差別の原則に基づき通常適用される手続に従うものとする。

2 この千九百九十八年の了解覚書又は過去の諸合意において規定するいかなる路線又は便数に関しても、一方の締約国の一の航空企業の業務に係る輸送力又は便数に関するあらゆる変更（新規業務の開始を含む）は、当該航空企業が正当な手続に従って申請した運航開始予定日の日に、その運航が可能となるよう認められるものとする。

3 この千九百九十八年の了解覚書の諸規定に従って、かつ、IA2に規定する算定式の制限の範囲内において行われるいずれか一方の締約国の指定航空企業の運航は、千九百五十一年の協定の第十条、第十一条及び第十二条に合致しているものと認める。

4 いずれか一方の締約国の航空当局が他方の締約国の航空企業の運航における輸送の構成比率、便数又は輸送力について懸念を有するときは、当該一方の締約国の航空当局は、他方の締約国の航空当局に対し、当該懸念及びその根拠を速やかに通報する。当該一方の締約国の航空当局は、当該一方の締約国が表明した留保を当該業務の運航の結果として得られた経験に照らして討議するために、千九百五十二年の協定の第十四条に基づき協議を要請することができる。

5 両締約国の航空当局は、貨客便先発航空企業の第五の自由に基づく運航に関する協議において、競争中の運航がIA2に規定する算定式の制限の範囲内のものであるか否かにつき最初に検討する。両航空当局が当該運航は関係算定式の制限の範囲内にないと同意に達する場合には、両航空当局は、次に、その業務が千九百五十二年の協定の関連条項に合致したものであるか否かにつき検討する。

#### 米国との民間航空関係取極

agreements, and take precedence over the procedures prescribed in any of the prior agreements or agreed minutes implementing the 1952 Agreement.

#### A. GENERAL PROCEDURES

The procedures in this Section (General Procedures) shall apply to all operations of all airlines, with the sole exception of those operations expressly provided for in Section B of this Part (Procedures Applicable to Passenger Services on Fifth Freedom Operations to and from Europe/Africa):

1. Airlines of each Party shall follow the procedures normally applied on a nondiscriminatory basis under the laws and regulations of the other Party relating to approvals or reviews of changes in capacity or frequency of services, including inaugurations of new services.

2. All changes in capacity or frequency of services, including inaugurations of new services, of an airline of either Party with respect to any routes or frequencies provided for in this 1998 MOU or the prior agreements, shall be permitted to take effect on the date duly requested by the airline.

3. The operations of designated airlines of either Party performed in accordance with the provisions of this 1998 MOU and within the limits of the formulae in subsection I A 2, above, if applicable, shall be deemed to be in compliance with Articles 10, 11, and 12 of the 1952 Agreement.

4. If the aeronautical authorities of either Party have concerns related to the traffic composition, frequency, or capacity of operations of an airline of the other Party, they shall promptly notify the aeronautical authorities of the other Party of their concerns and the bases therefor and may request consultations under Article 14 of the 1952 Agreement to discuss any reservations expressed by the aeronautical authorities of the Party in the light of experience gained as a result of the operations of such services.

5. In consultations concerning fifth freedom operations of incumbent combination airlines, the aeronautical authorities shall first consider whether the operations at issue are not within the limits of the applicable formulae in subsection I A 2, above, where applicable. If the aeronautical authorities reach agreement that the operations are not within the limits of the applicable formula, then

## 米国との民間航空関係取極

- 6 7に規定する要件に従うことを条件として、協議は、協議の要請が行われた後速やかに、両締約国の航空当局が合意する時期に開催する。このような協議においては、両締約国の航空当局は、当該業務が千九百五十二年の協定の第十条、第十一条及び第十二条に合致しないものであるか否かにつき合意に到達するよう努めるものとし、合致しないものであることにつき合意が得られる場合には、第十条、第十一条及び第十二条の要件に合致するものとするために当該業務を修正すべきか否か及び当該業務を修正すべき場合との程度修正すべきかにつき合意に到達するよう努める。両航空当局は、その事業において必要とされる合理的な時間内で合意に到達するよう最大限の努力を払う。
- 7 4に規定する協議は、六箇月の実際の運航期間の後に、又は両締約国の航空当局が合意するそれ以上の期間の後に開催することができる。新規路線区間における業務の開始に関しては、六箇月の実際の運航期間は、業務開始後三箇月の初期の期間が経過した後に開始するものとする。
- 8 協議が行われている段階で、両締約国の航空当局がいずれかの航空企業の運航が当該運航に適用される輸送力又は便数の要件を満たすか否かに関し合意に到達することができない場合には、係争中の運航は、当該協議の結果として合意に到達するまでの間引き続き認められる。当該協議の結果、両締約国の航空当局が合意に到達しない場合には、千九百五十二年の協定の第十五条、第十六条又は第十八条に従って問題が解決されるまでの間、係争中の運航は、引き続き認められる。
- 9 締約国間で合意が得られない場合又は千九百五十二年の協定の第十五条、第十六条又は第十八条に基づいて問題が解決されない場合には、いずれの締約国も、指定航空企業が合意された路線及び便数を運航することを一方的に制限してはならない。
- 10 この手続は、過去に行われた申請（同一路線上での業務の開始又は増便に係る申請を含む。）に関する協議又は当該申請に関しこのAに規定するその他の手続において係争中である場合にあっては、輸送力又は便数の変更（新規路線の開始も含む。）に係る申請が行われる場合に適用される。
- 11 このAに規定する運航審査手続に従って運航が継続される場合は、両締約国間の合意がなかつた一方の締約国は、いかなる場合であっても当該運航が協定に違反するものとみなしてはならない。

— — — — —

- they shall next consider whether the services are consistent with the relevant provisions of the 1952 Agreement.
6. Subject to the requirements of subsection 7 of this Section, consultations shall be held promptly following a request therefor, at a time mutually agreed by aeronautical authorities of both Parties. At such consultations, the aeronautical authorities of both Parties shall seek an agreement as to whether the services are inconsistent with Articles 10, 11, and 12 of the 1952 Agreement, and if so, whether, and to what extent, the services should be modified to comply with the requirements of Articles 10, 11, and 12. Both aeronautical authorities shall exert their utmost efforts to reach an agreement within such reasonable time as the case might require.
  7. Consultations described in subsection X A 4, above, may be held only after a six (6) month period of actual operations, or such longer period as may be mutually agreed by the aeronautical authorities of both Parties. With respect to inaugurations of services on new route segments, the six (6) month period of actual operations shall begin after an initial three (3) month start-up period.
  8. In the event the aeronautical authorities of both Parties are unable, in the course of consultations, to reach an agreement as to whether an airline's operations meet applicable capacity or frequency requirements, the operations in question shall be permitted to continue until an agreement is reached as a result of such consultations, or if the aeronautical authorities of both Parties do not reach an agreement as a result of such consultations, until resolution of the questions pursuant to Article 15, 16, or 18 of the 1952 Agreement.
  9. Absent agreement of the Parties or resolution of the question pursuant to Articles 15, 16, or 18 of the 1952 Agreement, neither Party shall unilaterally limit a designated airline's operation of agreed routes and frequencies.
  10. These procedures shall apply to proposed changes, including inaugurations, of services, notwithstanding the pendency of consultations or the other procedures under this Section on any prior proposals, including proposals to commence or increase services on the same route.
  11. The continued operation of services pursuant to the procedures for reviewing operations as set forth in this Section may not in any case be considered by one Party to be a breach of agreement, absent agreement of the Parties.

B 欧州／アフリカに向けての及びこの地区からの第五の自由に基づく旅客運航に適用する手続

このB「欧州／アフリカに向けての及びこの地区からの第五の自由に基づく旅客運航に適用する手続」に規定する手続は、すべての貨客便航空企業の欧州／アフリカに向けての及びこの地区からの第五の自由に基づく運航で旅客業務に関するすべてのものに適用する。

1 各締約国の航空企業は、いずれか一方の締約国の航空企業による合意された路線における輸送力又は便数の変更（新規業務の開始を含む。）の申請に関する手続であって他方の締約国の法令の下で無差別の原則に基づき通常適用されるものに従う。

2 他方の締約国の航空当局は、欧州／アフリカに向けての及びこの地区からの第五の自由に基づく運航における輸送力又は便数に関するすべての変更（新規業務の開始を含む。）について、予定されている運航が千九百五十二年の協定の第十条、第十一条又は第十二条に合致しているかどうかを検討するために審査することができる。係争中の運航は、審査する航空当局が当該運航に異議を有する場合又は必要な承認を与えない場合には、開始することができない。

3 いずれか一方の締約国の航空当局が当該運航に関し懸念を有するときは、当該航空当局は、他方の締約国の航空当局に対し、当該懸念とその根拠を速やかに通報する。当該航空当局は、当該一方の締約国が表明した留保を当該運航が行われた場合に生じ得る結果についての見通し又は資料に照らして討議するために、千九百五十二年の協定の第十四条に基づく協議を要請することができる。

4 両航空当局は、貨客便先発航空企業の欧州／アフリカ内の地点との第五の自由に基づく運航における旅客業務に関する協議において、係争中の運航がI A 2に規定する算定式の制限の範囲内にあるかどうかにつき最初に検討する。両航空当局が、当該運航が算定式の制限の範囲内にあるとの合意に到達する場合には、両航空当局は、次に、その業務が千九百五十二年の協定の関連条項に合致したものであるかどうかにつき検討する。

5 協議は、協議の要請が行われた後速やかに、両締約国の航空当局が合意する時期に開催する。当該協議においては、両締約国の航空当局は、当該業務の開始又は運航が認められるべきかどうかについて合意に到達するよう努める。両航空当局は、その事業において必要とされる合理的な期間内で合意に

米国との民間航空関係取極

B. PROCEDURES APPLICABLE TO PASSENGER SERVICES ON FIFTH FREEDOM OPERATIONS TO AND FROM EUROPE/AFRICA

The procedures in this Section (Procedures Applicable to Passenger Services on Fifth Freedom Operations to and from Europe/Africa) shall apply to all fifth freedom operations to and from Europe/Africa of all combination airlines with respect to passenger services.

1. Airlines of each Party shall follow the procedures normally applied on a nondiscriminatory basis under the laws and regulations of the other Party relating to the filings by airlines of either Party reflecting changes in the capacity or frequency of services including inaugurations of new services, on agreed routes.

2. All changes in capacity or frequency of services, including inaugurations, of fifth freedom operations to and from Europe/Africa may be reviewed by the aeronautical authorities of the other Party to consider whether the planned operations are in compliance with Articles 10, 11, or 12 of the 1952 Agreement. The operations in question may not commence if the reviewing aeronautical authorities object to them, or have withheld any necessary approvals.

3. If the aeronautical authorities of either Party have concerns with respect to such operations, they shall promptly notify the aeronautical authorities of the other Party of their concerns and the bases therefor, and may request consultations under Article 14 of the 1952 Agreement to discuss any reservations expressed by the aeronautical authorities of the Party in the light of projections or data reflecting the probable results of such operations.

4. In consultations concerning passenger services on fifth freedom operations of incumbent combination airlines to points in Europe/Africa, the aeronautical authorities shall first consider whether the operations at issue are within the limits of the applicable formula in subsection I A 2, above. If the aeronautical authorities reach agreement that the operations are within the limits of the applicable formula, then they shall next consider whether the services are consistent with the relevant provisions of the 1952 Agreement.

5. Consultations shall be held promptly following a request therefor, at a time mutually agreed by the aeronautical authorities of both Parties. At such consultations the aeronautical authorities of both Parties shall seek an agreement as to whether the services should be permitted to



## 米国との民間航空関係取極

— — — — —

到達するように最大限の努力を払う。

6 協議が行われている段階で両締約国の航空当局がいずれかの航空企業の運輸が当該運輸に適用される要件を満たすか否かに関し合意に到達することができない間においては、係争中の運輸は、当該協議の結果として合意に到達するまでの間は認められない。当該協議の結果、両締約国の航空当局が合意に到達しない場合には、千九百五十二年の協定の第十五条、第十六条又は第十八条に従って問題が解決されるまでの間、係争中の運輸は、認められない。

### C すべての運輸に適用する条件

1 いずれの締約国も、他方の締約国の貨客便先発航空企業に対して、この千九百九十八年の了解覚書又は過去の諸合意における輸送の構成比率、便数又は輸送力に関する規定に合致しているものか否かを決定するために、アジア／米州に向けての及びこれらの地区からの第五の自由に基づく運輸に関する輸送に係る報告書又は資料の提出を一方的に要請してはならない。

2 この千九百九十八年の了解覚書のいかなる規定も、いずれかの締約国がこの千九百九十八年の了解覚書又はいかなる過去の諸合意に従って業務を行っていない航空会社に対しても、自国の競争法並びに安全、保安及び環境等の事項に関するその他の法令を適切な手続に従って執行する権利を制限するものと解してはならない。ただし、これらの法令が国籍又はその他の不当な若しくは不適切な根拠に基づいて差別を設けない場合に限る。

### XI 他の規定及び合意との関係

この千九百九十八年の了解覚書のいかなる規定も、過去の諸合意に基づく一の締約国の既存の権利（便数の再配分、業務のために新たな地点を選択し若しくは地点を変更する）又は指定航空企業の変更に（ついでのもの）を害するものと解してはならない。

be inaugurated or operated. Both aeronautical authorities shall exert their utmost efforts to reach an agreement within such reasonable time as the case might require.

6. In the event the aeronautical authorities of the Parties are unable, in the course of consultations, to reach an agreement as to whether an airline's operations meet applicable requirements, the operations in question shall not be permitted until agreement is reached as a result of such consultations, or, if the aeronautical authorities of both Parties do not reach an agreement as a result of such consultations, until resolution of the questions pursuant to Articles 15, 16, or 18 of the 1952 Agreement.

### C. TERMS APPLICABLE TO ALL OPERATIONS

1. Neither of the Parties shall be permitted unilaterally to require incumbent combination airlines of the other Party to file traffic reports or data relative to fifth freedom operations to and from Asia/Americas for the purpose of determining its compliance with provisions relating to traffic composition, frequency, or capacity in this 1998 MOU or the prior agreements.

2. Nothing in this 1998 MOU shall be construed to limit the rights of either Party to enforce its domestic competition laws and other laws and regulations on such issues as safety, security and environment against any airline operating services under this 1998 MOU or any of the prior agreements following an appropriate proceeding, so long as such laws and regulations do not discriminate on the basis of nationality or any other improper or inappropriate basis.

### Part XI. RELATIONSHIP TO OTHER PROVISIONS AND AGREEMENTS

Nothing in this 1998 MOU shall be construed to impair any existing rights of a Party, under the prior agreements, to reallocate frequencies, select new points or change points for service, or substitute airlines.

---

日本国運輸大臣

藤井孝男

アメリカ合衆国運輸長官

ロドニー・E・スレイター

千九百九十八年三月十四日にワシントンで

---

(Signed) TAKAO FUJII  
MINISTER OF TRANSPORT  
OF JAPAN

(Signed) RODNEY E. SLATER  
SECRETARY OF TRANSPORTATION  
OF THE UNITED STATES  
OF AMERICA

Washington, March 14, 1998

米国との民間航空関係取極

附属書

附属書

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く週間便数  
都市間路線 全日本空輸  
コンチネンタル／  
コンチネンタル・ミク ロネシア／  
エア・ミクロネシア  
日本航空 ノースウエスト  
ユナイテッド

東京ーニュー・ヨーク	七	八	七	十一
東京ーシカゴ		七	七	六
東京ーサン・フランシスコ		七	七	十四
東京ーロス・アンジェルズ	七	十三	七	十四
東京ーホノルル		七	十四	十
東京ーグアム／サイパン	十七	十八	十四	
大阪ーロス・アンジェルズ		七	七	七
大阪ーホノルル		十四	十四	七
大阪ーグアム／サイパン	七	十四		七
名古屋ーホノルル	七	七	七	
福岡ーホノルル		七	一	

二二二六

APPENDIX

WEEKLY FREQUENCIES BASED ON SCHEDULES  
FOR THE 1997/1998 IATA WINTER SEASON

CITY-PAIRS	ANA	CO/CM/AM	JAL	NW	UA
FYU-NYC	7		8	7	11
FYU-CHI			7	7	6
FYU-SFO			7	7	14
FYU-LAX	7		13	7	14
FYU-HNL		7	30	14	10
FYU-GUM/SPN		17	18	14	
OSA-LAX			7	7	7
OSA-HNL			14	14	7
OSA-GUM/SPN	7	14	14		7
NGO-HNL	7		7	7	
FUK-HNL			7	1	

(米国側書簡)

(訳文)

書簡をもって啓上いたします。本長官は、本日付けの閣下の次の書簡を受領したことを確認する光栄を有します。

(日本側書簡)

本長官は、前記の日本国政府の提案をアメリカ合衆国政府が受諾することを閣下に通報するとともに、閣下の書簡(添付されている了解書を含む)及びこの返簡が両国政府間の合意を構成すること及びその合意がこの返簡の日付の日に効力を生ずることを確認する光栄を有します。

本長官は、以上を申し進めるに際し、ここに重ねて閣下に敬意を表します。

千九百九十八年四月二十日にワシントンで

アメリカ合衆国国務長官に代わる

アラン・P・ラーソン

アメリカ合衆国駐在

日本国特命全權大使 斉藤邦彦閣下

米国との民間航空関係取極

(U.S. Note)

Washington, April 20, 1998

Excellency:

I have the honor to acknowledge the receipt of your Excellency's Note of today's date, which reads as follows:

"(Japanese Note)"

I have the honor to inform your Excellency that the Government of the United States of America accepts the above proposal of the Government of Japan and to confirm that your Excellency's Note with its attachment and this reply shall constitute an agreement between the two Governments, which will enter into force on the date of this reply.

Accept, Excellency, the renewed assurances of my highest consideration.

For the Secretary of State:

(Signed) Alan P. Larson

His Excellency  
Mr. Kunihiko Saito  
Ambassador Extraordinary  
and Plenipotentiary of Japan  
to the United States of America

(参考)

この取極は、昭和二十七年八月十一日に署名された民間航空運送協定（現行条約集覧及び条約集第一一二二号参照）の実施に関する了解又は協定の付表の修正を成す了解覚書について日米政府間の合意を確認するものである。