

◎日本国とアメリカ合衆国との間の民間航空関係に関する交換公文

(略称) 米国との民間航空関係取極

平成二十二年十一月 十三日 横浜で

平成二十二年十一月 十三日 効力発生

平成二十二年十一月二十六日 告示

(外務省告示第四九〇号)

目 次

ページ

日本側書簡	七三五
了解覚書	七三六
米国側書簡	七五一

簡日本側書

(日本国とアメリカ合衆国との間の民間航空関係に関する交換公文)

(日本側書簡)

書簡をもって啓上いたします。本大臣は、千九百五十二年八月十一日に東京で署名された日本国とアメリカ合衆国との間の民間航空運送協定(以下「千九百五十二年の協定」という。)に関する最近の協議に言及する光榮を有します。本大臣は、更に、千九百五十二年の協定を日本国とアメリカ合衆国との間の航空関係にとつて適切な形態で実施することを確保するために交渉され、ここに添付されている二十十年十月二十五日に東京で署名された了解覚書に含まれている規定が実施されること及び当該了解覚書に含まれている規定に従つて路線について千九百五十二年の協定の付表が修正されることを日本国政府に代わつて提案する光榮を有します。

本大臣は、前記の提案がアメリカ合衆国政府にとつて受諾し得るものであるときは、この書簡(添付された了解覚書を含む。)及び閣下の返簡が日本国政府とアメリカ合衆国政府との間の合意を構成し、並びにその合意が閣下の返簡の日付の日に効力を生ずることを提案いたします。

本大臣は、以上を申し進めるに際し、ここに重ねて閣下に向かって敬意を表します。

二十十年十一月十三日に横浜で

日本国外務大臣 前原誠司

アメリカ合衆国特命全權大使

ジョン・V・ルース閣下

米国との民間航空関係取極

(Japanese Note)

Translation

Yokohama, November 13, 2010

Excellency,

I have the honor to refer to the recent consultations on the Civil Air Transport Agreement between Japan and the United States of America signed at Tokyo, on August 11, 1952 (hereinafter referred to as the "1952 Agreement"). I have further the honor to propose, on behalf of the Government of Japan, that the provisions contained in the Memorandum of Understanding signed at Tokyo, on October 25, 2010, attached hereto, which were negotiated with a view to ensuring the implementation of the 1952 Agreement in a manner appropriate to the Japan-U.S. aviation relationship, shall be implemented and that, with respect to routes, the Schedule to the Agreement be modified accordingly.

If the above proposal is acceptable to the Government of the United States of America, I have the honor to propose that this Note with its attachment and Your Excellency's Note in reply shall constitute an agreement between the Government of Japan and the Government of the United States of America which will enter into force on the date of Your Excellency's reply.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurances of my highest consideration.

(Signed) Seiji Maehara
Minister for Foreign Affairs
of Japan

His Excellency
Mr. John V. Roos
Ambassador Extraordinary
and Plenipotentiary
of the United States of America

米国との民間航空関係取極

(訳文)

了解覚書

次の規定は、千九百五十二年八月十一日に東京で署名された日本国とアメリカ合衆国との間の民間航空運送協定（以下「千九百五十二年の協定」という。）が日米航空関係にとって適切な態様で実施されることを確保するために交渉されたものである。

この了解覚書（以下「二十年の了解覚書」という。）の規定は、日本国政府とアメリカ合衆国政府との間で外交上の公文の交換により締結する合意に組み込まれることにより、千九百五十二年の協定の実施に関する了解又は千九百五十二年の協定の付表の修正を成すこととなる。

日本国国土交通省及びアメリカ合衆国運輸省は、当該合意が効力を生ずる前に二十年の了解覚書の内容を礼譲と相互主義に基づき実施するため、必要な措置をとる意図を有する。

第一部 適用

日本国とアメリカ合衆国との間の二国間の民間航空運送に係る関係については、千九百五十二年の協定及び千九百五十二年の協定を実施するための二十年の了解覚書によって規律する。

第二部 定義

千九百五十二年の協定に定義する用語に加え、二十年の了解覚書の適用上、次の定義を適用する。

「航空運送」とは、定期であるかチャーターであるかを問わず、また、有償であるか貸切りであるかを問わず、航空機による旅客、手荷物、貨物及び郵便物を個別に又は混載で行う公衆用の運送をいう。

「すべての費用」とは、施設及び業務を提供する費用に、運営上の間接費のための合理的な料金を加えたものをいう。

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING

The following provisions were negotiated with a view to ensuring the implementation of the Civil Air Transport Agreement between Japan and the United States of America, signed at Tokyo on August 11, 1952, (hereinafter referred to as "the 1952 Agreement") in a manner appropriate to the Japan-U.S. aviation relationship.

The provisions of this Memorandum of Understanding (hereinafter referred to as "the 2010 MOU"), as incorporated into an agreement to be concluded between the Government of Japan and the Government of the United States of America by an exchange of diplomatic notes (hereinafter referred to as "the Agreement"), will constitute either understandings relating to implementation of the 1952 Agreement or amendments of the Schedule attached to the 1952 Agreement.

Before the entry into force of the Agreement, the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism of Japan and the United States Department of Transportation intend to take necessary measures to implement the elements of the 2010 MOU on the basis of comity and reciprocity.

Part I. Applicability

The bilateral civil air transportation relationship between Japan and the United States shall be governed by the 1952 Agreement and the 2010 MOU implementing the 1952 Agreement.

Part II. Definitions

In addition to those terms defined in the 1952 Agreement, for the purposes of the 2010 MOU, the following definitions shall apply:

"Air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, scheduled or charter, for remuneration or hire;

"Full cost" means the cost of providing facilities and services plus a reasonable charge for administrative overhead;

「国際航空運送」とは、二以上の国の領域上の空間にわたって行う航空運送をいう。

「締約国」とは、日本国又はアメリカ合衆国（以下「合衆国」という。）をいい、「両締約国」とは、その両国をいう。

「価格」とは、航空運送において、航空企業（当該航空企業の代理人を含む。）が旅客、手荷物又は貨物の運送（郵便物の運送を除く。）について課するすべての運賃、料率又は料金（当該運賃、料率又は料金の利用可能性に関する条件を含む。）をいう。

「利用料」とは、空港、空港の環境、航空管制又は航空保安のための施設又は業務（関連する業務及び施設を含む。）の提供について、航空企業に課される料金をいう。

さらに、両締約国の当局の変更にかんがみ、千九百五十二年の協定第二条(a)の規定は、次の定義をいうものと了解する。

「航空当局」とは、日本国にあつては国土交通省及び国土交通省の任務を遂行する権限を有する人又は機関をいい、合衆国にあつては運輸省及び運輸省の任務を遂行する権限を有する人又は機関をいう。

第三部 航空企業の権利

1 締約国の指定航空企業は、二千年の了解覚書の不可分の一部を成す附属書の第一節、第二節及び第四節の規定に基づいて国際航空運送を行う権利を有する。

2 締約国の航空企業は、二千年の了解覚書の不可分の一部を成す附属書の第二節から第四節までの規定に基づいて国際航空運送を行う権利を有する。

3 二千年の了解覚書のいかなる規定も、一方の締約国の一又は二以上の航空企業に対し、当該一方の締約国の領域に運輸のための着陸をすることなく他方の締約国の領域と第三国の領域との間で貨客を運送する権利を与えるものとみなしてはならない。

4 二千年の了解覚書のいかなる規定も、一方の締約国の権利であつて、当該一方の締約国の国民に対して他方の締約国が与えた技能証明書及び免状を認めることを千九百五十二年の協定第七条の規定に基づいて

米国との民間航空関係取極

"International air transportation" means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;

"Party" or "Parties" mean Japan, the United States of America (hereinafter referred to as "the United States" or "the U.S."), or both, as appropriate;

"Price" means any fare, rate, or charge for the carriage of passengers, baggage, or cargo (excluding mail) in air transportation charged by airlines (as well as their agents), including the conditions governing the availability of such fare, rate, or charge; and

"User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, airport environmental, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

Further, in light of changes in the authorities of both Parties, Article 2(a) of the 1952 Agreement shall be understood to mean the following:

"Aeronautical authorities" means, in the case of Japan, the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and, in the case of the United States, the Department of Transportation, and any person or agency authorized to perform functions exercised by the said Ministry or the said Department.

Part III. Rights of Airlines

1. The designated airlines of a Party shall have the right to perform international air transportation in accordance with sections 1, 3 and 4 of the Annex, which constitutes an integral part of the 2010 MOU.

2. Airlines of a Party shall have the right to perform international air transportation in accordance with sections 2, 3 and 4 of the Annex, which constitutes an integral part of the 2010 MOU.

3. Nothing in the 2010 MOU shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the right to carry traffic between the territory of the other Party and a third country without a traffic stop in the territory of the first Party.

4. Nothing in the 2010 MOU shall limit the right of either Party to refuse to recognize certificates of competency and licenses granted to its own nationals

て拒否するもの並びに二千年の了解覚書第四部又は第五部の規定に基づき他方の締約国の一又は二以上の航空企業に対して運営許可若しくは技術的な許可を与えず、取り消し、停止し、若しくは制限し、又はこれらに条件を付するものを制限するものではない。

第四部 安全

次の規定は、千九百五十二年の協定を実施するための二千年の了解覚書に従って運営されるすべての業務について適用する。

いずれの一方の締約国も、他方の締約国の航空施設、乗務員、航空機及び航空企業の運営に関する安全上の基準であつて、当該他方の締約国が維持するものについての協議を要請することができ。この協議の結果、当該一方の締約国が、当該他方の締約国がこれらの分野における安全上の基準及び要件であつて、千九百四十四年十二月七日にシカゴで署名された国際民間航空条約に従って設定される最低標準と少なくとも同等のものについて効果的な維持及び運用を行っていないと判断する場合には、当該他方の締約国は、この判断及び当該最低標準に適合するために必要と認められる措置について通告を受けるものとし、当該他方の締約国は、適当な是正措置をとる。当該一方の締約国は、当該他方の締約国が合理的な期間内に適当な是正措置をとらない場合には、当該他方の締約国の一又は二以上の航空企業に対して運営許可若しくは技術的な許可を与えず、取り消し、停止し、若しくは制限し、又はこれらに条件を付する権利を留保するものとし、当該他方の締約国が当該最低標準の維持及び運用を行つておらず、かつ、更なる違反を防止するために直ちに措置をとる必要がある場合には、協議に先立ち、当該一又は二以上の航空企業について直ちに措置をとる権利を留保する。

第五部 保安

次の規定は、千九百五十二年の協定を実施するための二千年の了解覚書に従って運営されるすべての業務について適用する。

1 両締約国は、不法な妨害行為から民間航空の安全を保護する自国の義務を再確認する。

2 両締約国は、国際法に基づく一般的な権利及び義務を制限することなく、特に、千九百六十二年九月十四日に東京で作成された航空機内で行なわれた犯罪その他ある種の行為に関する条約、千九百七十年十二月十六日にハーグで作成された航空機の不法な奪取の防止に関する条約、千九百七十一年九月二十三日に

by the other Party in accordance with Article 7 of the 1952 Agreement, as well as the right of either Party to withhold, revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with Part IV or Part V of the 2010 MOU.

Part IV. Safety

The following shall apply to all services operated under the 2010 MOU implementing the 1952 Agreement:

Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of airlines of that other Party. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on December 7, 1944 (hereinafter referred to as "the Convention"), the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time and the right to take immediate action, prior to consultations, as to such airline or airlines if the other Party is not maintaining and administering the aforementioned minimum standards and immediate action is essential to prevent further noncompliance.

Part V. Security

The following shall apply to all services operated under the 2010 MOU implementing the 1952 Agreement:

1. The Parties reaffirm their obligation to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference.

2. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for

モントリオールで作成された民間航空の安全に対する不法行為の防止に関する条約及び民間航空の安全に対する不法行為の防止に関する条約を補足する国際民間航空に使用される空港における不法な暴力行為の防止に関する議定書（千九百八十八年二月二十四日にモントリオールにおいて作成）に従って行動する。

3 両締約国は、民間航空機の不法な奪取行為その他の民間航空機、その旅客及び乗組員、空港並びに航空保安施設の安全に対する不法な行為を防止し、並びに民間航空の安全に対する他の脅迫行為に対処するため、要請があったときは、それぞれ自国の法令に従い相互にすべての必要な援助を提供する。

4 両締約国は、相互の関係において、国際民間航空機関により作成され、かつ、国際民間航空条約の附属書とされる航空保安の標準及び適当な勧告される方式が両締約国に適用される範囲内で、当該航空保安の標準及び適当な勧告される方式に従って行動するものとし、航空機の運航者であつて、自国に登録されたもの及び自国の領域内に主たる営業所又は住所を有するもの並びに自国の領域内の空港の運営者が、適用可能な範囲内で、当該航空保安の標準及び適当な勧告される方式に従って行動することを要求する。

5 両締約国は、航空保安を向上させるため及び規制の相違を最小限にとめるための手段として、共通性のある方式及び標準の作成に向けた作業の重要性を強調する。この目的のため、両締約国は、現行の及び提案された保安措置に関する討議のために、既存の経路を十分に活用し、及び発展させる。両締約国は、その討議が、特に、他方の締約国が提案し、又は検討している新たな保安措置（状況の変化によって必要となる保安措置の改定、一方の締約国が他方の締約国の保安上の要求を満たすために提案する措置、航空保安措置に関する標準を一層迅速に調整する可能性、一方の締約国の要求と他方の締約国の法令上の制約との両立及び航空保安の確保と国際航空運送の促進との間の最適な均衡を含む。）を対象とする¹⁾ことを期待する。その討議は、新たな保安上の提案及び要求に関する早期の通告及び事前の討議を促進するために役立てるべきである。

the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on September 23, 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on February 24, 1988.

3. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other, in accordance with their respective laws and regulations, to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil air navigation.

4. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention, to the extent that such security standards and practices are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft that have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security standards and practices, as applicable.

5. The Parties underline the importance of working towards compatible practices and standards as a means of enhancing aviation security and minimizing regulatory divergence. To this end, the Parties shall fully utilize and develop existing channels for the discussion of current and proposed security measures. The Parties expect that the discussions will address, among other issues, new security measures proposed or under consideration by the other Party, including the revision of security measures occasioned by a change in circumstances; measures proposed by one Party to meet the security requirements of the other Party; possibilities for the more expeditious adjustment of standards with respect to aviation security measures; compatibility of the requirements of one Party with the legislative obligations of the other Party; and optimum balance between securing aviation security and facilitation of international air transportation. Such discussions should serve to foster early notice and prior discussion of new security initiatives and requirements.

6 両締約国は、航空保安を確保するために直ちに措置をとる必要性を妨げることなく、それぞれの締約国が、保安措置について検討する際に国際航空運送に及ぼし得る悪影響を評価すること及び、当該締約国の法令により制限されていない限り、保安上の懸念に対処するためにいかなる措置が必要かつ適当であるかを決定する際に当該悪影響を考慮することを確認する。

7 一方の締約国は、他方の締約国の領域への入国、当該領域からの出国及び当該領域における滞在について、当該他方の締約国が要求する保安規定を遵守すること並びに航空機を保護し、並びに旅客、乗組員、これらの者の手荷物及び機内持込手荷物並びに貨物及び航空機貯蔵品を搭乗又は積込みの前及び搭乗又は積込みの間に検査するため、適当な措置をとることに同意する。また、一方の締約国は、特定の脅迫行為に対処するための特別の保安措置を求める他方の締約国からのいずれの要請に対しても好意的な考慮を払う。

8 民間航空機の不法な奪取若しくはそのおそれ又は旅客、乗組員、航空機、空港若しくは航空保安施設の安全に対する他の不法な行為若しくはそのおそれが生じた場合には、両締約国は、これらの行為又はそのおそれを迅速かつ安全に終結させるため、連絡を円滑にすることその他の適当な措置により、相互に援助する。

9 一方の締約国の航空当局は、他方の締約国がこの部の航空保安規定から逸脱したと信ずるに足りる合理的な理由を当該一方の締約国が有する場合には、当該他方の締約国の航空当局に対して直ちに協議を要請することができる。当該要請の日から十五日以内に満足する解決が得られなかったことは、当該他方の締約国の一又は二以上の航空企業に対して運営許可及び技術的な許可を与えず、取り消し、停止し、若しくは制限し、又はこれらの許可に条件を付するための根拠となる。緊急事態により必要とされる場合には、当該一方の締約国は、十五日の期間が満了する前に暫定措置をとることができる。

第六部 商業上の機会

次の規定は、千九百五十二年の協定を実施するための二十年の了解覚書に従って運営されるすべての業務について適用する。

6. Without prejudice to the need to take immediate action in order to protect aviation security, the Parties affirm that when considering security measures, a Party shall evaluate possible adverse effects on international air transportation and, unless constrained by law, shall take such factors into account when it determines what measures are necessary and appropriate to address those security concerns.

7. Each Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

8. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

9. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Part, the aeronautical authorities of the first Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory resolution within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of the other Party. When required by an emergency, the first Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

Part VI. Commercial Opportunities

The following shall apply to all services operated under the 2010 MOU implementing the 1952 Agreement:

- 1 一方の締約国の航空企業は、他方の締約国の無差別の法令に従って、当該他方の締約国の領域内において、航空運送について販売促進及び販売のために事務所を設置することができる。
- 2 一方の締約国の航空企業は、入国、居住及び雇用に関連する他方の締約国の法令に従って、当該他方の締約国の領域内に管理職員、販売のための職員、技術職員、運航職員その他航空運送の提供に必要な専門職員を派遣し、及び置くことができる。
- 3 各航空企業は、他方の締約国の領域内において自ら地上取扱業務を行う（以下「セルフ・ハンドリング」という。）権利又は、当該航空企業の任意により、当該地上取扱業務の全部若しくは一部のために競合する代理業者の中から代理業者を選択する権利を有する。これらの権利は、空港の安全に対する考慮から生ずる物理的な制約に従うことのみを条件とする。当該考慮によりセルフ・ハンドリングが排除される場合には、地上取扱業務は、すべての航空企業に対して平等に提供されるものとし、料金は、提供された業務に係る費用に基づくものとし、及び当該地上取扱業務は、セルフ・ハンドリングが可能な場合における業務と同等の種類及び質のものとする。
- 4 一方の締約国の航空企業は、他方の締約国の領域内において、直接に及び当該航空企業の裁量によりその代理人を通じて、航空運送について販売することができる。当該一方の締約国の航空企業は、当該他方の締約国の領域における通貨で当該航空運送について販売する権利を有するものとし、いかなる者も、当該他方の締約国の領域における通貨で当該航空運送について自由に購入することができるものとする。さらに、当該一方の締約国の航空企業は、通貨に関する当該他方の締約国の法令に従い、自由に交換可能な通貨で当該航空運送について自由に購入することができるものとする。
- 5 各航空企業は、現地における支出額を超える現地における収益を両替し、当該航空企業の属する締約国及び、関係法令に抵触しない限り、必要に応じて、自己が選択する一又は二以上の他の国に送金することを許される。両替及び送金は、当該航空企業が送金のための最初の申請を行う日における取引及び送金に適用可能な為替換算率により、制限又は課税されることなく速やかに許される。
- 6 一方の締約国の航空企業は、他方の締約国の領域内において、燃料の購入を含む現地経費を現地通貨で支払うことを許される。一方の締約国の航空企業は、その裁量により、他方の締約国の領域内において、

米国との民間航空関係取極

1. The airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the non-discriminatory laws and regulations of the other Party, to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.
2. The airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation.
3. Each airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party (hereinafter referred to as "self-handling") or, at the airline's option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground-handling services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.
4. An airline of a Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory. In addition, each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in freely convertible currencies according to local currency laws and regulations.
5. Each airline shall be permitted to convert and remit to its country and, except where inconsistent with applicable laws and regulations, any other country or countries of its choice, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the airline makes the initial application for remittance.
6. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the

米国との民間航空関係取極

通貨に関する現地の法令に従い、自由に交換可能な通貨で当該経費を支払うことが必要。

第七部 共同販売取決め及び複合的な貨物運送業務

次の規定は、千九百五十二年の協定を実施するための二十年の了解覚書に従って運営されるすべての業務について適用する。

1 千九百五十二年の協定を実施するための二十年の了解覚書に基づいて認められた業務を運営し、又は提供するに当たり、締約国のいずれの航空企業も、共同販売取決め（例えば、スペースブロック、コードシェア）又はリースのための取決めを次の航空企業との間で行うことができる。

- a いずれかの締約国の一又は二以上の航空企業
- b 第三国の一又は二以上の航空企業

ただし、そのような取決めに参加するすべての航空企業が、両締約国の法令の下で、(i)適当な権益を有し、かつ、(ii)そのような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。

2 両締約国の航空企業及び航空貨物運送の間接的な提供者は、制限を受けることなく、両締約国又は第三国の領域内の地点への又は当該地点からの貨物（税関の施設を有するすべての空港への及び当該すべての空港からのものを含む。）について国際航空運送に関連して平路面路による運送を利用すること及び関係法令に基づき保税の貨物を運送することを許される。これらの貨物については、平路面路による移動であるか航空路による移動であるかを問わず、空港における税関の手続及び施設を利用することができ、ものとす。航空企業は、自ら平路面路の運送を行うこと又は他の平路面路の運送人との取決めににより平路面路の運送（他の航空企業及び航空貨物運送の間接的な提供者が運営するものを含む。）を提供することを選択することができる。そのような複合的な貨物運送業務は、その運送に関する事実を荷送人に誤認させないことを条件として、航空路及び平路面路の運送を組み合わせたものについての単一の通し価格で提供することができる。

3 締約国の領域における航空企業の業務に関して、2の規定に基づき平路面路の運送を運営するいかなる企業も、当該締約国の運送業に適用される無差別の法令に従う。

十四二

territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency laws and regulations.

Part VII. Cooperative Marketing Arrangements and Intermodal Cargo Services

The following shall apply to all services operated under the 2010 MOU implementing the 1952 Agreement:

1. In operating or holding out the authorized services under the 2010 MOU implementing the 1952 Agreement, any airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing, or leasing arrangements, with:

- a. An airline or airlines of either Party; and
- b. An airline or airlines of a third country;

provided that all participants in such arrangements (i) hold the appropriate authority and (ii) meet the requirements normally applied to such arrangements under the laws and regulations of the Parties.

2. Airlines and indirect providers of cargo air transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including to and from all airports with customs facilities, and to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

3. With respect to operations of an airline in the territory of a Party, any company operating surface transportation under paragraph 2 of this Part is subject to the non-discriminatory laws and regulations applied to the transportation industry of that Party.

第八部 利用料

次の規定は、千九百五十二年の協定を実施するための二十年の了解覚書に従って運営されるすべての業務について適用する。

1 一方の締約国において料金を課する権限のある当局又は団体によって他方の締約国の航空企業に課される利用料は、公正かつ合理的なものとし、不当に差別的であってはならず、また、各種の利用者の間で公平に割り当てられるものとする。当該利用料は、いかなる場合にも、当該利用料が課される時点でその他の航空企業に与えられる最も有利な条件よりも不利でない条件で他方の締約国の航空企業に課する。

2 他方の締約国の航空企業に課される利用料には、料金を課する権限のある当局又は団体が空港において又は空港運営機構内で空港、空港の環境、航空管制及び航空保安のための適当な施設及び業務を提供するためのすべての費用を反映することができ、当該費用を超えてはならない。ただし、当該利用料には、減価償却の後の資産についての合理的な対価を含めることができる。料金を課する対象となる施設及び業務は、効率的かつ経済的な基礎の上に提供される。

3 各締約国は、自国の領域内において料金を課する権限のある当局又は団体とに規定する施設及び業務を利用する航空企業又は当該航空企業を代表する団体との間の協議を奨励し、並びに当該料金を課する権限のある当局又は団体と当該航空企業又は当該航空企業を代表する団体との間で1及び2に定める原則に基づく利用料の合理性に関する正確な見直しを可能とするために必要な情報を交換することを奨励する。各締約国は、当該航空企業又は当該航空企業を代表する団体が利用料の変更前に自己の見解を表明することとを可能とするため、当該料金を課する権限のある当局が、当該航空企業又は当該航空企業を代表する団体に対して、利用料の変更に関するすべての提案について合理的な通知を行うことを奨励する。

第九部 公正な競争

千九百五十二年の協定第十条から第十二条までの規定の適用に関する次の手続は、千九百五十二年の協定を実施するための二十年の了解覚書に従って運営されるすべての業務について適用する。

米国との民間航空関係取極

Part VIII. User Charges

The following shall apply to all services operated under the 2010 MOU implementing the 1952 Agreement:

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such charges, however, may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the facilities and services or bodies representing them, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines or bodies representing them to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Part. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide such airlines or bodies representing them with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made.

Part IX. Fair Competition

The following procedures concerning the application of Articles 10, 11, and 12 of the 1952 Agreement shall apply to all services operated under the 2010 MOU implementing the 1952 Agreement:

米国との民間航空関係取極

十四四

- 1 各締約国は、各航空企業が附属書に従って提供する国際航空運送の運航回数及び輸送力を市場における商業的考慮に基づいて決定することを認める。いずれの一方の締約国も、このような当該航空企業の権利に反しないよう、輸送量、運航回数若しくは運航の頻度又は他方の締約国の航空企業が運航する航空機の型式を一方的に制限してはならない。ただし、国際民間航空条約第十五条の規定に適合する均等の条件の下で通関上、技術上、運航上又は環境上の理由により必要とされる場合は、この限りでない。
- 2 いずれの一方の締約国も、他方の締約国の航空企業に対して、優先権についての要件、積取率、承諾料又は附属書に従って当該他方の締約国の航空企業が提供する国際航空運送の輸送力、運航回数若しくは輸送量に関するその他の要件であつて、二十年の了解覚書の目的と両立しないものを課してはならない。
- 3 いずれの一方の締約国も、他方の締約国の航空企業に対して、無差別の原則に基づき1に規定する均等の条件を課するために必要とされる場合又は二十年の了解覚書において認められる特定の場合を除くほか、運航のための経済上の権益を得る条件として、時間表、チャーター運航の計画又は運航計画についての申請を要求してはならない。一方の締約国が申請を要求する場合には、当該一方の締約国は、申請の要件及び手続に係る事務上の負担を最小にする。

第十部 価格の設定

千九百五十二年の協定第十三条の規定の適用に関する次の手続は、千九百五十二年の協定を実施するための二十年の了解覚書に従って運営されるすべての業務について適用する。

- 1 各締約国は、市場における商業的考慮に基づいて各航空企業が設定する国際航空運送の価格を認可する。両締約国による関与は、次の事項に限る。
 - a 不当に差別的な価格又は慣行の防止
 - b 支配的地位の濫用による不当に高い又は制限的な価格からの消費者の保護

1. Each Party shall allow each airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers under the Annex based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency, or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention

2. Neither Party shall impose on the other Party's airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, non-objection fee, nor any other requirement with respect to capacity, frequency, or traffic of the international air transportation they offer under the Annex that would be inconsistent with the purposes of the 2010 MOU.

3. Neither Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party as a condition for obtaining economic authority to operate, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 1 of this Part or as may be specifically authorized in the 2010 MOU. If a Party requires filings, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures.

Part X. Pricing

The following procedures concerning the application of Article 13 of the 1952 Agreement shall apply to all services operated under the 2010 MOU implementing the 1952 Agreement:

1. Each Party shall allow prices for international air transportation to be established by each airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:
 - a. Prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
 - b. Protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position;

- c 政府による直接又は間接の補助金又は助成による人為的に低い価格からの航空企業の保護
 - d 競争を排除する意図についての証拠が存在する場合における人為的に低い価格からの航空企業の保護
- 2 一方の締約国は、他方の締約国の航空企業が課する当該一方の締約国の領域への又は当該一方の締約国の領域からの価格について、当該一方の締約国の航空当局に対する届出又は申請を要求することができる。当該航空企業による当該届出又は申請は、いずれかの形態による価格の最初の提示までに行うよう要求することができる。

3 いずれの一方の締約国も、(i)両締約国の領域の間の国際航空運送を行う他方の締約国の航空企業又は(ii)当該一方の締約国の領域と第三国の領域との間の国際航空運送を行う当該他方の締約国の航空企業 (i)及び(ii)に規定する国際航空運送には、複数の航空企業間又は同一の航空企業内による運送を含む。)が課することを提案する価格又は課する価格の開始又は継続を阻止するために一方的な措置をとってはならない。いずれか一方の締約国がその価格が1に規定する考慮と両立しないと信ずる場合には、当該一方の締約国は、協議を要請し、及び他方の締約国に対して、満足しない理由をできる限り速やかに通告する。当該協議は、その要請を受領した後三十日以内に行うものとし、両締約国は、問題について理由を示した解決を図るために必要な情報の確保について協力する。満足しない旨の通告が行われた価格に関して両締約国が合意する場合には、各締約国は、この合意を実施するために最善の努力を払う。そのような相互の合意がない場合には、当該価格は、千九百五十二年の協定第十三条の規定に従って暫定的に適用される。

第十一部 合衆国政府が調達する運送

二十一年十月一日から、日本国の航空企業は、合衆国政府の文民の省庁、機関又は下部機関が、(1)自己のために運送を調達する場合若しくは支払が合衆国政府によって行われる旨若しくは合衆国政府が使用するために提供される資金から行われる旨の取決めを実施するに当たって運送を調達する場合において又は(2)外国若しくは国際機関その他の機関に対し若しくは外国若しくは国際機関その他の機関のために償還を受けずに運送を提供する場合において、当該運送が(a)合衆国内の地点と日本国内の地点との間の運送であるとき(ただし、旅客に限る場合)、都市間の路線に係る契約による運賃が適用される地点間を除く。)又は(b)合衆国の領域外の二地点間の運送であるときは、旅客及び貨物を定期便及びチャーター便で運送する権

米国との民間航空関係取極

- c. Protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support; and
 - d. Protection of airlines from prices that are artificially low, where evidence exists as to an intent to eliminate competition.
2. Each Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices to be charged to or from its territory by airlines of the other Party. Such notification or filing by the airlines may be required to be made not later than the initial offering, in any form, of a price.

3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by (i) an airline of either Party for international air transportation between the territories of the Parties, or (ii) an airline of one Party for international air transportation between the territory of the other Party and any third country, including in both cases transportation on an interline or intraline basis. If either Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Part, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the price shall go into effect provisionally in accordance with Article 13 of the 1952 agreement.

Part XI. U.S. Government Procured Transportation

Effective October 1, 2011, Japanese airlines shall have the right to transport passengers and cargo on scheduled and charter flights for which a U.S. Government civilian department, agency, or instrumentality (1) obtains the transportation for itself or in carrying out an arrangement under which payment is made by the Government or payment is made from amounts provided for the use of the Government, or (2) provides the transportation to or for a foreign country or international or other organization without reimbursement, and that transportation is (a) between any point in the United States and any point in Japan, except—with respect to passengers only—between points for which there is a city-pair contract fare in effect, or (b) between any two points outside the

利を有する。この第十一部の規定は、国防長官又は軍事に関する省庁の長官が調達し、又は資金を供与する運送については、適用しない。

United States. This paragraph shall not apply to transportation obtained or funded by the Secretary of Defense or the Secretary of a military department.

日本国土交通大臣

馬淵澄夫

SUMIO MABUCHI

JOHN V. ROOS

アメリカ合衆国特命全権大使

ジョン・V・ルース

MINISTER OF LAND,
INFRASTRUCTURE, TRANSPORT
AND TOURISM OF JAPAN

AMBASSADOR EXTRAORDINARY
AND PLENIPOTENTIARY OF
THE UNITED STATES OF AMERICA

二十十年十月二十五日に東京で

Tokyo, October 25, 2010

附属書

第一節 定期国際航空運送

締約国の指定航空企業は、当該指定航空企業の指定の条件に従って、次の路線上の地点間において定期国際航空運送を行うことができる。

- 1 合衆国政府が指定する一又は二以上の航空企業路線
合衆国の後背に位置する二以上の地点から、合衆国及び二以上の中間地点を経由して日本国内及び以遠に位置する一又は二以上の地点まで
- 2 日本国政府が指定する一又は二以上の航空企業路線
日本の後背に位置する二以上の地点から、日本国及び二以上の中間地点を経由して合衆国内及び以遠に位置する一又は二以上の地点まで

第二節 国際チャーター航空運送

- 1 一方の締約国の航空企業は、次の a 及び b に規定する地点間において、旅客（当該旅客が携行する手荷物を含む。）及び貨物の国際チャーター航空運送（用機者が航空貨物利用運送事業者であるチャーター、複数の用機者が区画を分割使用するチャーター並びに旅客及び貨物を混載するチャーターを含むが、これらに限定されない。）を行う権利を有する。
 - a 当該一方の締約国内の一又は二以上の地点と他方の締約国の領域内の一又は二以上の地点との間
 - b 他方の締約国の領域内の一又は二以上の地点と一又は二以上の第三国の一又は二以上の地点との間。
- ただし、そのような業務が、航空機の変更の有無を問わず、当該一方の締約国へ又は当該一方の締約国から現地の貨客を運送することを目的とする当該一方の締約国へ又は当該一方の締約国からの業務を含む継続的な運航の一部を成すことを条件とする。

米国との民間航空関係取極

ANNEX

Section 1

Scheduled International Air Transportation

The designated airlines of a Party shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transportation between points on the following routes:

1. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the United States:
From points behind the United States via the United States and intermediate points to a point or points in Japan and beyond.
2. Routes for the airline or airlines designated by the Government of Japan:
From points behind Japan via Japan and intermediate points to a point or points in the United States and beyond.

Section 2

International Charter Air Transportation

1. Airlines of a Party shall have the right to carry international charter traffic of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo (including, but not limited to, freight forwarder, split, and combination (passenger/cargo) charters):
 - a. between any point or points in its homeland and any point or points in the territory of the other Party; and
 - b. between any point or points in the territory of the other Party and any point or points in a third country or countries, provided that such service constitutes part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to or from the homeland for the purpose of carrying local traffic to or from the homeland.

米国との民間航空関係取極

- 2 一方の締約国は、二十十年の了解覚書の対象とならない他方の締約国の航空企業によるチャーター便（当該他方の締約国の領域内の一又は二以上の地点と一又は二以上の第三国の一又は二以上の地点との間のチャーター便を含む。）を運航するための申請に対して、礼讓と相互主義に基づき好意的な考慮を払う。
- 3 一方の締約国は、片道であるか往復であるかを問わず、いずれかの締約国の領域を起点とする国際チャーター航空運送を行う他方の締約国の航空企業に対して、旅客の資金の保護並びに旅客の取消し及び払戻しの権利に関連する要件を課することができる。

第三節 東京国際空港（羽田）の利用

次の規定は、この附属書に規定する国際航空運送であつて、東京国際空港（以下「羽田」という。）を含むものについて、二十十年十月に予定されている羽田の第四滑走路の供用を開始した後に適用する。

- 次の条件に従い、羽田において、現地時間午後十時から翌日の午前七時までの間、定期航空運送業務のうち、貨客便に関するもの（以下「定期貨客業務」という。）及びチャーター航空運送業務を許可する。
- 1 各締約国の指定航空企業による定期貨客業務のための発着枠は、合計四組に制限される。臨時便については、許可しない。
- 2 定期貨客業務のための発着枠は、貨物専用便業務に使用してはならない。
- 3 羽田から合衆国の隣接する四十八州における一の地点に向けての出発は、午前零時前には許可しない。
- 4 各締約国の航空企業は、各締約国の航空企業全体で年間片道六百便を超えない範囲内でチャーター便を運航することができる。

第四節 一般規定

2. Each Party shall extend favorable consideration to applications by airlines of the other Party to operate charter flights not covered by the 2010 MOU, including charter flights between any point or points in the territory of the other Party and any point or points in a third country or countries, on the basis of comity and reciprocity.
3. Each Party may impose requirements upon an airline of the other Party performing international charter air transportation originating in the territory of either Party, whether on a one-way or round-trip basis, relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights.

Section 3

Access to Tokyo International Airport (Haneda)

The following shall apply to international air transportation prescribed in the Annex that includes Tokyo International Airport (hereinafter referred to as "Haneda") after the commencement of the operational use of its fourth runway scheduled in October 2010.

Subject to the following conditions, scheduled combination and charter services are permitted at Haneda between 2200 and 0700 hours local time:

1. The designated airlines of each Party shall be limited to a total of four (4) pairs of slots for scheduled combination service; extra sections shall not be permitted;
2. Slots for scheduled combination service shall not be used for all-cargo service;
3. Departures from Haneda to a point in the 48 contiguous U.S. states shall not be permitted prior to midnight; and
4. Airlines of each Party, in the aggregate, may operate no more than 600 one-way charter flights per year.

Section 4

General Provisions

次の規定は、千九百五十二年の協定を実施するための二十年の了解覚書に従って運営されるすべての業務について適用する。

- 1 一方の締約国の各航空企業は、運航方向に係る制限又は地理的な制限を受けず、かつ、千九百五十二年の協定を実施するための二十年の了解覚書に基づいて認められる貨客の運送に係るいかなる権利も喪失することなく、その運送が当該一方の締約国内の一の地点を運航する業務の一部を成すことを条件として、いずれか又はすべての航空便について、当該航空企業の選択により、次のことを行うことができる。
 - a いずれか一方の方向又は双方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を。
 - c 路線にある後背、中間及び以遠に位置する地点と両締約国の領域内の地点との間でいかなる組合せ及び順序によっても運航すること。
 - d いずれの一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を積み替えることを。
 - f 航空機の変更又は便名の変更を伴うか否かを問わず、当該一方の締約国の領域内のいずれかの地点の後背に位置する地点を運航すること並びにそのような業務を公衆に対して直通の業務として提供し、及び宣伝すること。
 - g 締約国の領域内であるか領域外であるかを問わず、いずれの地点においても途中降機を行うことを。
 - h 他方の締約国の領域を経由して貨客を接続して運送すること。
 - i 貨客をその出発地のいかなるを問わず、同一の航空機に積み込むこと。

- 2 この附属書に規定する路線上の一又は二以上の区間において、一方の締約国のいかなる航空企業も、路線上のいずれの地点においても、運航する航空機の型式又は数の変更についていかなる制限も受けることなく国際航空運送を行うことができる。ただし、当該一方の締約国から出発する方向の場合には、運航する航空機の型式又は数の変更を行う地点から先の運送が当該一方の締約国からの運送の継続であること及び

米国との民間航空関係取極

The following shall apply to all services operated under the 2010 MOU implementing the 1952 Agreement:

1. Each airline of a Party may, on any or all flights and at its 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;
 - e. transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes;
 - f. serve points behind any points in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services;
 - g. make stopovers at any points whether within or outside of the territory of either Party;
 - h. carry transit traffic through the other Party's territory; and
 - i. combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates;
2. On any segment or segments of the routes above, any airline of a Party may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated, provided that, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the

米国との民間航空関係取極

ひ当該一方の締約国に向かう方向の場合には、当該一方の締約国への運送がその変更を行う地点までの運送の継続であることを条件とする。

七五〇

transportation from the homeland of the airline and, in the inbound direction, the transportation to the homeland of the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

米国側書簡

(米国側書簡)

(訳文)

書簡をもって啓上いたします。本使は、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)

本使は、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並びに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。

本使は、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。

二千年十一月十三日に横浜で

アメリカ合衆国特命全權大使 ジョン・V・ルース

日本国外務大臣 前原誠司閣下

米国との民間航空関係取極

(U.S. Note)

Yokohama, November 13, 2010

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.

(Signed) John V. Roos
Ambassador Extraordinary
and Plenipotentiary
of the United States of America

His Excellency
Mr. Seiji Maehara
Minister for Foreign Affairs
of Japan

(参考)

この取極は、昭和二十八年九月十五日に発効した米国との民間航空運送協定（現行条約集覧及び条約集第一一二一号参照）の実施に関する了解及び同協定の付表の修正を成し、両国間の民間航空関係を原則として自由化することについて定める了解覚書について両国政府間の合意を確認するものである。