

法規名稱：駐美國台北經濟文化代表處與美國在台協會間航空運輸協定

簽訂日期：民國 87 年 03 月 18 日

生效日期：民國 87 年 03 月 18 日

台北經濟文化代表處與美國在台協會（以下簡稱為「雙方」）：

咸欲促進一個受雙方所代表之主管機關行最小之干預及管制下，由各航空運輸業者於市場上之競爭為基礎之國際航空體制；

咸欲便利國際航空運輸機會之擴展；

咸欲使航空運輸業者得以非歧視性或非濫用優勢地位之最低價格，提供旅行及運輸大眾各樣態服務之選擇性，並期能鼓勵各航空運輸業者發展並實施具創新性與競爭性之價格；及

咸欲確保國際航空運輸最高程度之安全與保安，並重申雙方就危害人員或財產安全、妨害航空運輸之運作及減損大眾對民用航空安全之信心等危害航空器保安之行為或威脅，所抱持之嚴重關切；

爰同意下列各事項：

第一條 定義

就本協定之目的，除另有規定外，下列名詞之定義如下：

- 一 「航空主管機關」：指於美國在台協會者，為美國運輸部或其承繼機關；於台北經濟文化代表處者，為交通部民用航空局及獲授權行使交通部民用航空局職務之任何人或代理人；
- 二 「協定」：指本協定、其附約及任何增修條款；
- 三 「航空運輸」：指以航空器分別或合併載運旅客、行李、貨物及郵件以取得報酬或供租用之大眾運輸；
- 四 「公約」：指一九四四年十二月七日於芝加哥開放供簽署之國際民用航空公約，並包括
 - (一) 依公約第九十四條 (a) 項通過生效且經美國批准之任何增修條款，及
 - (二) 依公約第九十條採用之任何附約或任何增修條款，但以此等附約或增修條款於任何特定之期間內係對美國為有效者。
- 五 「指定航空運輸業者」：指依本協定第三條獲指定及授權之航空運輸業者；
- 六 「全部成本」：指提供服務之成本加行政經費費用所需之合理收費。
- 七 「國際航空運輸」：指飛越超過一國領域上之空域、或由台



北經濟文化代表處所代表之領域與一國或多國領域上之空域、或由美國在台協會所代表之領域與一國或多國領域上之空域之航空運輸；

- 八 「運費」：指由航空運輸業者，包括其代理人，於航空運輸上，就載運旅客（及其行李）與／或貨物（不包括郵件）所收取之運價、費率或收費，以及規定此等運價、費率或收費之有效適用之條件；
- 九 「非營運目的之停留」：指於航空運輸上，為裝卸旅客、行李、貨物及／或郵件以外之目的所為之降落；
- 一〇 「領域」：指於本協定之必要範圍，由本協定各方所代表之政府機關所管轄之區域；
- 一一 「使用費用」：指就機場、空中導航、航空保安設施或服務，包括相關服務及設施之提供，而對航空運輸業者所收取之費用。

第二條 權利之授與

- 一 各方應確保其所代表之主管機關，就由他方指定之航空運輸業者所經營之國際航空運輸，授與下列權利：
 - （一）不降落而飛越其所代表之領域之權利；
 - （二）為非營運目的而於其所代表之領域內降落之權利；
 - （三）其他於本協定中規定之權利。
- 二 本條規定不得被視為授與一方所指定之一家或數家航空運輸業者境內運輸之權利，包括有償載運旅客、其行李、貨物或郵件。

第三條 指定及授權

- 一 各方依本協定，有指定其所欲數目之航空運輸業者依本協定經營國際航空運輸，及撤回或變更此等指定之權利。此等指定應以書面傳達予他方，並註明該航空運輸業者係被授權從事於附件一或附件二或二附件中規定之航空運輸種類。
- 二 於收到此一指定，及收到被指定之航空運輸業者依取得營運許可及技術許可所需之格式與方式所提出之申請時，他方應保證其所代表之主管機關，於下列條件滿足時，於最低程度之程序遲延下，給與適當之授權與許可：
 - （一）該航空運輸業者之實質所有權及有效控制權，係由指定航空運輸業者之該方或其所代表之人所有；
 - （二）該獲指定之航空運輸業者，有能力符合由審查其營運申請



之他方所頒佈通常適用於國際航空運輸之法律規章所規定之條件；以及

- (三) 指定該航空運輸業者之一方所代表之領域，刻正維持及執行第六條（安全）及第七條（飛航保安）所規定之標準。

第四條 授權之撤銷

- 一 各方所代表之主管機關，於有下列情事時，得撤銷、停止或限制由他方所指定之航空運輸業者之營運許可或技術許可：
 - (一) 該航空運輸業者之實質所有權及有效控制權，非由他方或其所代表人所有；
 - (二) 該航空運輸業者怠於遵守本協定第五條（法律之適用）所述之法律規章；或
 - (三) 他方所代表之主管機關未維持及執行第六條（安全）規定之標準。
- 二 除立即之行為係防止繼續違反前項第(二)款或第(三)款規定所必要者外，本條所規定之權利僅得在與他方諮商後，始得為之。
- 三 本條規定未限制各方所代表之主管機關，依第七條（飛航保安）之規定，就他方所指定之一家或數家航空運輸業者之營運許可或技術許可，加以扣留、撤銷、限制或課以條件。

第五條 法律之適用

- 一 於進入、停留或離開一方所代表之領域時，他方指定之航空運輸業者，應遵守於該領域內關於航空器營運及飛航之法律規章。
- 二 於進入、停留或離開一方所代表之領域時，他方所指定之航空運輸業者之旅客、機員或貨物，應遵守於該方所代表之領域內，就航空器、旅客、機員或貨物出入境應適用之法律規章（包括與入境、通關、飛航保安、移民、護照、海關、檢疫或郵件之郵政規範等相關規定）。

第六條 安全

- 一 為利本協定所規定航空運輸之營運，各方應確保其所代表之主管機關承認由他方所代表之航空主管機關所發給或承認之適航證書、合格證書及執照為有效且繼續有效，惟該等證書或執照之規定要件至少相當於依公約所確立之最低標準。但由各方所代表之主管機關，就於其所代表之領域上飛航之目的，得拒絕承認由他方所代表之航空主管機關對此方所代表



之人民所發給或承認之合格證書及執照為有效。

- 二 各方得就他方所代表之航空主管機關在飛航設施、機員、航空器、及指定航空運輸業者營運方面所訂之安全標準，要求進行諮商。如於前述諮商後，一方認定他方所代表之航空主管機關，未能就上述各事項有效維持並執行至少相當於公約所確立之最低標準之安全標準或要求時，應就上述認定及其認為欲符合此等最低標準所必要之措施通知他方，而該他方應確保其所代表之主管機關採取適當之補正措施。各方保留其所代表之主管機關，於他方所代表之主管機關未於合理期間內採取此等適當補正措施時，扣留、撤銷或限制他方指定之一家或數家航空運輸業者之營運許可或技術許可之權利。

第七條 飛航保安

- 一 雙方同意以行為確保維護民用航空保安，以對抗不法之危害行為。雙方應保證遵守公約所確立之標準，特別是保證遵守於一九六三年九月十四日於東京簽訂之航空器上所犯罪行及若干其他行為公約、一九七〇年十二月十六日於海牙簽訂之制止非法劫持航空器公約、一九七一年九月二十三日於蒙特婁簽訂之制止危害民航空安全之非法行為公約及一九八八年二月二十四日於蒙特婁簽訂之遏止於國際民用航空站之非法暴力行為議定書等之規定。
- 二 雙方應確保於受要求時，提供他方之主管機關所有必要協助，以防止非法劫持民用航空器之行為及其他影響此等航空器、其上旅客及機員、航空站或空中航行設施安全之不法行為，並因應任何其他對民用航空保安之威脅。
- 三 於雙方相互關係上，締約雙方應保證遵守由國際民用航空組織所建立並指定做為公約附約之飛航保安規定；締約雙方應確保於其所代表之領域內註冊之航空器經營者、主營業所或住所位於其所代表之領域內之航空器經營者及其所代表之領域內之航站經營者，遵守此等飛航保安規定。
- 四 雙方同意確保遵守由他方就入境、出境及停留於該他方所代表之領域時所制定之保安規定，且確保採取充分措施以保護航空器，並於登機或裝載前及其間，檢查旅客、機員、其行李及其隨身物件以及貨物與航空器上商品。各方亦應確保其航空主管機關，就因應個別威脅之特殊保安措施之任何請求，給與積極之考量。



- 五 於有非法劫持航空器或其他影響旅客、機員、航空器、航空站或空中航行設施之事件或事件之威脅發生時，雙方應確保就方便聯絡及其他意欲迅速並安全終止此等事件或威脅之適當措施上提供協助。
- 六 於一方有合理之理由相信他方所代表之航空主管機關有違背本條之保安規定時，該一方得要求與他方立即諮商。若自此等要求之日起十五天內未能達成滿意之協議時，即構成對他方所指定之一家或數家航空運輸業之營運許可及技術許可，予以扣留、撤銷、限制或課以條件之理由。於有緊急情事而必要時，一方得於十五天期間屆滿前，採取臨時措施。

第八條 商業機會

- 一 各方所代表之航空運輸業者，有權於他方所代表之領域內設立營業所，以促銷或出售其航空運輸服務。
- 二 獲指定之航空運輸業者有權依據他方所代表之領域內關於入境、居留及就業之法律規章，在該方領域內派駐為提供航空運輸所需之管理、銷售、技術、營運及其他專業職員。
- 三 各獲指定之航空運輸業者，有權自辦其地勤業務（自行處理），或自由選任合格之代理人進行上述服務之全部或一部。此權利僅於航空站有安全之考量時，始得受到限制。當此等考量使自行處理為不能時，地勤服務應在平等之基礎上提供給所有航空運輸業者；費用之收取應以提供之服務成本為基礎；且此等服務應與自行處理為可能時所能獲得之服務之種類及品質相當。
- 四 各方所代表之航空運輸業者，除於起飛地領域中應適用之與旅客基金及旅客取消訂位與退款等權利之保護有關之包機法規另有特別規定外，有權於他方所代表之領域內直接或依其意願經由其代理人銷售航空運輸服務。各航空運輸業者有權以當地貨幣或自由流通之貨幣銷售此等運輸，任何人亦得以當地貨幣或自由流通之貨幣自由購買此等運輸。
- 五 各航空運輸業者有權要求將超過當地支出以外之當地營收，兌換並匯出至其本國營業所。匯兌應立即被准許，並依運送人申請匯款之日時適用之貨幣交易及匯兌匯率計算，且不得附加限制或課稅。
- 六 各方所代表之航空運輸業者，得以當地貨幣支付包括購買燃油之當地支出。前述航空運輸業者得依當地之貨幣規定自行



酌奪以自由兌換之貨幣支付當地支出。

七 於經營或維持於協議航線上獲授權之服務時，一方之任一指定航空運輸業者，得與下列之航空運輸業者簽訂諸如座位、艙位保留、代碼共用或租賃協議等合作行銷協議：

- (一) 一方所指定之一家或數家航空運輸業者；與
- (二) 屬第三國之一家或數家航空運輸業者，但以該第三國准許他方所代表之航空運輸業者與其他航空運輸業者在來往或經停該第三國領域之航空運輸服務上簽訂同等之協議者為限；

本項規定以（一）協議中之所有航空運輸業者均獲適當授權及（二）協議中之所有航空運輸業者符合通常適用於此等協議之要件者為限。

第九條 關稅及規費

- 一 於到達一方所代表之領域時，他方所指定之航空運輸業者用在國際航空運輸之航空器及其一般設備、地面設備、燃油、潤滑油、技術性耗材、備用零件（包括引擎）、航空器上商店（包括但不僅限於如食物、飲料與酒、菸品及其他供旅客於飛航中取用或購買之限量物品等），及其他預定專供或已用於從事國際航空運輸之航空器營運或服務有關之物品，基於互惠原則，應免除所有進口限制、財產稅及資本稅、關稅、貨物稅，及（一）由雙方代表之主管當局所課徵，及（二）非基於所提供服務之成本所課徵之類似規費。但此稅費之免除以此等設備及補給品仍留在航空器上為限。
- 二 基於互惠原則，除依所提供服務之成本而收取之費用外，本條第一項之稅賦、徵稅、關稅、規費，於下列物品仍應獲免除：
 - (一) 於一合理數量內，引進一方所代表之領域或於該地供應並裝載於供他方指定從事國際航空運輸之航空運輸業者飛往國外之航空器上商店，即使此等物品所供使用之部分航段係飛越該方所代表之領域上者亦同；
 - (二) 引進一方所代表之領域，供他方指定從事國際航空運輸之航空運輸業者之航空器之服務、維護或修繕之地面裝備及備用零件（包括引擎）；及
 - (三) 引進一方所代表之領域或於該地供應，供他方指定從事國際航空運輸之航空運輸業者之航空器所使用之燃油、潤滑



油及技術性耗材，即使此等補給品所供使用之部分航段係飛越該方所代表之領域內者亦同；

(四) 於一合理數量內，引進一方所代表之領域或於該地供應並裝載，供他方指定從事國際航空運輸之航空運輸業者飛往國外之航空器所使用之促銷及廣告物品；即使此等物品所供使用之部分航段係飛越該方所代表之領域上者亦同。

三 本條第一項及第二項規定之裝備及補給品，得被要求在適當主管機關之監督或管理下保管。

四 本條所規定之豁免，於一方所指定之航空運輸業者與同樣享有他方所給予之免稅之另一航空運輸業者，在他方所代表之領域內就本條第一項及第二項規定之物品訂有借貸或轉讓契約時，亦適用之。

第一〇條 使用費

一 各方所代表之主管稽徵機關或團體，對他方所代表之航空運輸業者課徵之使用費用，應公平、合理、無不公平性歧視，並依使用者類別以公平之比例分擔。於任何情形，此等使用費用之計算，對他方所代表之航空運輸業者而言，其優惠條件不得低於計算費用當時任何其他航空運輸業者之最惠條件。

二 對他方所代表之航空運輸業者所課徵之使用費用，應反映但不得超過提供適當航空站、航空站環境、空中導航及於航空站或航空站系統中之航空保安設施及服務之主管稽徵機關或團體所負之全部成本。此等全部成本，應包括扣除折舊後之資產合理回收。收取費用之設施及服務，應以有效率且經濟之基礎提供之。

三 各方應促請其所代表領域內之主管稽徵機關或團體，與使用服務及設施之航空運輸業者進行諮商，並應促請主管稽徵機關或團體與航空運輸業者交換必要資訊，俾據以依本條第一項、第二項之原則就收費之合理性做出正確之檢討。各方應促請主管稽徵機關，就任何調整使用費用之建議，對使用者提出合理通知，以便使用者在調整前能表達意見。

四 於依第十四條規定之爭端解決程序中，除各方所代表之主管機關（一）在他方對收費或措施提出申訴時，未於合理期間內進行檢討；或（二）於前述檢討後，怠於依其職權



採取所有措施，以糾正任何不符合本條規定之收費或措施外，任一方均不得被視為係違反本條之規定。

第一一條 公平競爭

- 一 各方應確保其所代表之主管機關，允許所有雙方所指定之航空運輸業者，在提供本協定所規範之國際航空運輸時，有公平均等之機會相互競爭。
- 二 各方應確保其所代表之主管機關，容許各家獲指定之航空運輸業者，依市場之商業考量，決定其提供之國際航空運輸飛航班次及載運量能。為符合此一權利，各方應確保其所代表之主管機關，除因海關、技術、營運或環保理由而以符合公約第十五條規定之劃一條件外，不得單方就他方指定之航空運輸業者營運之運量、班次、服務之規則性、航空器類型加以限制。
- 三 雙方應確保其所代表之主管機關，對他方所指定之航空運輸業者，不得施行也不得容許施行優先取捨權之規定、起載比例、不反對之費用，或任何其他於載運量能、飛航班次或運量有關而與本協定目的不符之規定。
- 四 雙方應確保其所代表之主管機關，對他方所指定之航空運輸業者，除須以非歧視性基礎執行依本條第二項所述之可預見之劃一條件或本協定附約所明文許可者外，不得要求或不得容許要求其班表、包機計畫或營運計畫應提報核准。如一方或其所代表之主管機關基於資訊目的而要求提報時，應保證儘量減輕航空運輸居間人及他方指定之航空運輸業者在提報規定及程序上之行政負擔。

第一二條 運價訂定

- 一 各方應確保其所代表之主管機關，允許由各被指定之航空運輸業者依市場之商業考量訂定航空運輸之運價。主管機關僅得為下列干預：
 - (一) 防止不合理之歧視性運價或措施；
 - (二) 保護消費者免受因優勢地位之濫用而生之不合理昂貴或限制之運價；
 - (三) 保護航空運輸業者免因一方所代表之主管機關直接或間接補助或支持之人為低廉運價。
- 二 各方得要求他方所指定之航空運輸業者，就來往其所代表之領域所收取之運價，通知或提報其所代表之航空主管機



關。此等通知或提報得被要求在不超過預定生效日前三十日為之。依個別情形，通知或提報得於較通常為短之期間內為之。任一方除為資訊目的且以非歧視性基礎而為要求者外，均不得要求或容許要求他方所指定之航空運輸業者提報或通知對大眾所收取之包機運價。

三 任一方均不得採取或容許採取單方行動，制止實施或制止繼續實施：

- (一) 任何獲指定之航空運輸業者，在雙方所代表之領域間之國際航空運輸，或
- (二) 一方所指定之航空運輸業者，在他方所代表之領域與任何其他領域間之國際航空運輸，包括在聯運或轉運之基礎上所為之前述二項運輸，所擬收取或已收取之運價。如任一方認為任何上述運價與本條第一項規定之考量不符時，應要求諮商，並儘快將不滿理由通知他方。在收到上述要求三十天內應舉行諮商，雙方應就合理解決此問題所必要之資訊取得上相互合作。如雙方就曾發給不滿意通知之運價達成協議時，各方面應盡其最大努力使該協議生效。如無此共同協議，該運價應予生效或繼續有效。

第一三條 諮商

任一方得隨時就本協定要求進行諮商。此等諮商應於可能之最早日期開始，但除另有合意外，應於他方收到該要求之日起六十日內為之。

第一四條 爭端之解決

- 一 任何自本協定所生之爭端，除第十二條（運價訂定）第三項規定所生者外，未於第一回合正式諮商時解決者，得依雙方合意，交付個人或團體為裁決。如雙方未達前述合意，在任一方要求下，應依下列程序提付仲裁。
- 二 仲裁應由三位仲裁人依下列程序組成之仲裁庭為之：
 - (一) 於收到仲裁要求後三十日內，各方應各指定一名仲裁人。於此二仲裁人被指定後六十日內，二仲裁人應以合意指派第三名仲裁人，並以該仲裁人為主任仲裁人。
 - (二) 如任一方未指定一仲裁人，或如第三名仲裁人未能依前款規定而指派時，任一方得要求國際民用航空組織理事會主席於三十日內指派必要之一名或數名仲裁人。如國際民用航空組織理事會主席係與一方屬同一國籍者，則



- 應由未因同國籍理由而不適任期之最資深副主席進行指派。
- 三 除另有合意外，仲裁庭應依本協定決定其管轄權之範圍，並應確立仲裁庭之程序規則。仲裁庭一旦組成，得於最終判決前，建議臨時性救濟措施。在仲裁庭之指示下或應任一方之請求，仲裁庭得於完全組成後十五日內召開會議，以決定應受仲裁之確切爭端及應遵守之特定程序。
 - 四 除另有合意或仲裁庭之指示外，各方應於仲裁庭完全組成之日起四十五日內提交備忘錄。答覆應於其後六十日內提出。仲裁庭應依任一方之請求或主動於答覆截止後十五日內進行聽證。
 - 五 仲裁庭應嘗試於聽證完畢後，或如未進行聽證，於雙方答覆提交後三十日內做成一書面判決。仲裁庭多數之決定應為有效。
 - 六 雙方得於仲裁判決做成後十五日內，提出澄清判決之請求，任何給與之澄清應於此等請求提出後十五日內發出。
 - 七 各方應盡最大努力確保任何仲裁庭所作之判決，依適用之法律給予完全之效力。
 - 八 仲裁庭之費用支出，包括仲裁人之費用及支出，應由雙方平均分擔之。任何由國際民用航空組織理事會主席因本條第二項第（二）款規定之程序所生之費用支出，應視為仲裁庭費用支出之一部。

第一五條 終止

各方得隨時以書面通知他方其終止本協定之決定。除該終止通知於一年內經雙方合意撤回者外，本協定應於他方收到該通知之日一年後之零時零分（以他方收到該通知之地點之時間為準）起終止。

第一六條 生效

本協定應於簽署之日起生效。於生效後，本協定即取代由美國在台協會及北美事務協調委員會於一九八〇年三月五日在華盛頓所締結而後增修之航空運輸協定，及一九八一年三月三十一日簽署並由一九八一年十月十五日之瞭解備忘錄增修之協定。

為此，雙方各經合法授權之代表，爰簽署本協定，以昭信守。

本協定以英文和中文各繕兩份，兩種文字約本同一作準。

西元一九九八年三月十八日訂於美國華盛頓。



台北經濟文化代表處

陳錫蕃〔簽名〕

美國在台協會

Richard C. Bush〔簽名〕

附約一 定期航空運輸

第一節 航線

依本附約而獲指定之航空運輸業者，按其指定之條件，有權於下列航線中各點間從事定期國際航空運輸。

- 一 美國在台協會所指定之航空運輸業者之航線：
自美國在台協會所代表之領域外之前置點，經美國在台協會所代表之領域及數中間點，至台北經濟文化代表處所代表之領域內之一點或數點並延遠。
- 二 台北經濟文化代表處所指定之航空運輸業者之航線：
自台北經濟文化代表處所代表之領域外之前置點，經台北經濟文化代表處所代表之領域及數中間點，至美國在台協會所代表之領域內之一點或數點並延遠。

第二節 營運彈性

各航空運輸業者得依其選擇於任一或所有飛航中：

- 一 單向或雙向進行飛航；
- 二 於單一航空器飛航任務中合併不同之飛航班號；
- 三 在航線上各前置點、中間點、延遠點及雙方所代表之領域內各點間，以任何組合方式或順序營運；
- 四 略過不於任何一點或數點停留；及
- 五 於航線上任一點，自其航空器上移轉客貨郵件至其所屬之另一航空器；
- 六 於其所代表之領域內任何點之前置點營運，變更或不變更航空器或飛航班號，並得以續航服務提供給大眾並為廣告促銷：

概不受方向或地理上之限制，且不減損任何依本協定得被准許之經營客貨郵件運送權利；唯其服務須及於指定該航空運輸業者之一方所代表之領域內之一點為限。

第三節 機型之更換

於上述航線任一航段或數航段，任何被指定的航空運輸業者不得受限制於航線上任何點更換營運飛機之型別或數量從事國際航空



運輸；唯在離境時，自該點延遠出去之運輸係延續來自指定該航空運輸業者之一方所代表之領域之運輸；在入境時，前往指定該航空運輸業者之一方所代表之領域之運輸，係延續來自該點延遠之運輸。

第四節 複合型態服務

獲指定之航空運輸業者或貨物運輸之間接提供人，不管本協定其他任何規定之限制，得不受限制利用與國際航空運輸有關之任何陸地貨物運輸，來往於雙方所代表之領域或第三國內任何點間，包括來往於有海關設施之所有航空站，也包括依當地法律規章運送保稅貨物之權利。此等貨物，不論係以陸運或空運，應可取得航空站海關作業及利用其設施。航空運輸業者得選擇自行從事陸地運輸，或經協議而由其他陸地運送人，包括其他航空運輸業者或航空貨物運輸之間接提供人等提供之。此等複合型態貨物服務得以航空及陸地運輸混合之單一全程之運費提供之，唯須託運人不會因而誤解關於此等運輸之事實為限。

附約二 包機運輸

第一節 依本附約而獲指定之航空運輸業者，按其指定之條件，有權於下列地點間經營國際包機載運旅客（及其行李）及／或貨物（包括但不限於貨物承攬業者、分別及合併（旅客／貨物）之包機）：於指定該航空運輸業者之一方所代表之領域內任一點或數點，與他方所代表之領域內任一點或數點之間；以及於他方所代表之領域內任一點或數點，與一第三國領域或數個第三國領域內任一點或數點之間；唯以此等服務，不論是否更換航空器，係構成前往自己國家領域，為自己國家領域及他方所代表之領域間載運當地客貨為目的之服務之延續性飛航之一部分者為限。

於從事本附約規定之服務時，依本附約而獲指定之航空運輸業者亦享有下列權利：（一）於各方所代表之領域內或領域外之任何點為短暫停留；（二）於他方所代表之領域內從事客貨轉口或過境運送；（三）合併客貨於同一航空器，不論其出發地為何。

各方應對他方指定之航空運輸業者，就非屬於本附約規定範圍之運輸所提出之申請，基於相互尊重及互惠之基礎，優予考量。

第二節 由任一方所指定從事自任一方所代表之領域內出發之國際包機航空運輸之航空運輸業者，不論係以單程或往返方式，有權選擇適



用任一方之包機法律、規定及規則。雙方同意以即時之方式，就其有效適用之包機法律、規定及規則之增修或修正，通知他方。如一方所代表之主管機關，對一家或數家於其所代表之領域內營運之航空運輸業者引用不同之規則、規定、條款、條件或限制者，各獲指定之航空運輸業者應受此等規範最小程度之限制。

但前項規定並未限制任一方所代表之主管機關，要求各方依本附約所指定之航空運輸業者，遵守保護旅客基金及旅客取消訂位與退款權利之相關規定之權利。

第三節 除上述有關於消費者保護之規定外，雙方僅能要求各方依本附約所指定之航空運輸業者，就來自他方所代表之領域或第三國領域之單程或往返客貨運送，提出遵守本附約第二節規定之適用法律、規定及規則之聲明，或已獲適當航空主管機關准許豁免此等法律、規定或規則拘束之聲明，不得另有要求。

附約三 電腦訂位系統上之非歧視性及競爭原則

認知本協定第十一條（公平競爭）確保所有獲指定之航空運輸業者有「公平均等之機會從事競爭」；

鑒於航空運輸業者從事競爭之能力上之最重要樣態之一即為其得以公平與公正之方式，將其服務週知大眾之能力。因此直接分送運輸服務資訊予旅行大眾之旅遊業者所獲得之航空運輸業可售服務資訊之品質，與航空運輸業者提供該等旅遊業者具競爭性之電腦訂位系統之能力，即代表航空運輸業者競爭機會之基礎；及

鑒於亦有同等必要確保航空運輸產品消費者之利益受保護而免受任何此等資訊之濫用或其具誤導性之呈現，及確保航空運輸業者與旅遊業者均有機會利用有效且具競爭性之電腦訂位系統：

一 雙方同意確保電腦訂位系統將具有下列項目整合性之主要顯示頁：

- (一) 關於國際航空服務之資訊，包括此等服務間之轉接結構，應不以直接或間接受特定航空運輸業者或市場所影響之非歧視性且客觀之定規，加以編輯並顯示。此等定規應對所有參與之航空運輸業者一體適用。
- (二) 電腦訂位系統資料庫應盡可能包羅廣泛範圍。
- (三) 電腦訂位系統之業者，不得刪除由參與之航空運輸業所提供之資訊；此等資訊應精確並清晰；例如代碼共用、更換機型飛航及中途停留之飛航，均應明確標示其具有此等特性。
- (四) 於任一領域內，供直接分送航空運輸業服務資訊予旅行大眾之旅遊

業者利用之所有電腦訂位系統，有義務也有權利依該電腦訂位系統運作之領域內所適用之電腦訂位系統規則而運作。

(五) 如旅遊業者提出特定要求，亦得使用電腦訂位系統所提供之次要顯示頁。

二 一方應確保於其所代表領域內經營電腦訂位系統之各業者，允許所有願支付任何非歧視性之應付費用之航空運輸業者，參予其電腦訂位系統。一方應確保系統業者提供之所有分銷設施，應以非歧視性基礎提供予參與之航空運輸業者。一方應確保電腦訂位系統業者以一非歧視性、客觀、運送人中立及市場中立之基礎，於參與之航空運輸業者欲出售國際航空服務之所有市場，顯示其國際航空服務。電腦訂位系統業者如應要求，應公布其資料庫更新及儲存之程序、編輯及編排資訊之定規、此等定規之比重、用以選擇轉接點及納入轉接班機之定規等細節。

三 於一方所代表之領域內經營電腦訂位系統之業者，有權將其電腦訂位系統引進、保有並使其能被於他方所代表領域內經營而其主要業務為在該領域內分銷旅遊相關商品之旅遊業者或旅遊公司，加以自由利用，唯此電腦訂位系統須遵守該等原則。

四 一方於其所代表領域內，不得或不容許就通訊設施之取得或使用、技術性電腦訂位系統硬體與軟體之選擇及使用及電腦訂位系統硬體之技術性安裝上，對他方之電腦訂位系統業者課以較對其自己所屬之電腦訂位系統業者更嚴格之規定。

五 一方於其所代表領域內，不得或不容許就電腦訂位系統之顯示（包括編輯及顯示參數）、運作或銷售，對他方之電腦訂位系統業者課以較對其自己所屬之電腦訂位系統業者更具限制性之要求。

六 於一方所代表領域內使用，而符合此等原則及其他相關非歧視之規範性、技術性、及保安性標準之電腦訂位系統，有權於他方所代表之領域內享有有效且無減損之通路。其中樣態之一，為一獲指定之航空運輸業者，得以完全如同於該方所代表之領域內參與任何提供給旅遊業者之系統一般，於他方所代表之領域內參與一系統。於一方所代表之領域內之電腦訂位系統所有人／經營人，應有與於他方所代表之領域內之所有人／經營人相同之機會，於該他方所代表之領域內擁有／經營符合上述原則之電腦訂位系統。各方應確保其指定之航空運輸業者及於其所代表領域內之電腦訂位系統業者，不會因於該領域內之旅遊業者所使用或保有之電腦訂位系統，亦於他方所代表之領域內運作，而對該旅遊業者施以差別待遇。



本人有幸照會由美國在台協會與台北經濟文化代表處於（簽署期日）簽署之航空運輸協定。本函係欲詳盡說明雙方之共識，此共識並應被視為該協定不可分之一部分。

關於第八條（商業機會）第三項之規定，雙方瞭解並同意所謂地勤服務（自行處理）包括：旅客及行李之報到作業；維修（機械、機艙清潔服務及修繕）；旅客及貨物之停機坪服務、飛航計劃；航務及簽派；燃油供應；貨運收受及遞送；貨物打盤裝櫃或分卸；倉儲；通關；旅客及貨物文件準備及膳食服務。各獲指定之航空運業者，應獲允許擁有或自一獲授權之出租人承租從事上述各項服務所需之空間。由一方所指定之航空運輸業者，得為該方所指定之任何其他航空運輸業者從事旅客及行李報到、維修（機械、機艙清潔服務及修繕）及膳食服務。就貨物之停機坪服務，任一方指定之航空運輸業者，得自備設備及人員，或與其他航空運輸業者或獲授權之承攬人訂立契約，以獲得或提供設備或人員。貨物之停機坪服務，應適用於任何服務所載運之所有貨物。獲美國在台協會指定之航空運輸業者，如係自願使用位於台北或高雄航空站之電腦服務系統，才須就此電腦服務支付費用。

1 台北經濟文化代表處瞭解，美國在台協會所代表之地方政府機關，可能設有規定限制台北經濟文化代表處所指定之航空運輸業者從事某些第三人地面處理服務之權利。

本函上述內容如正確陳述雙方所達致之共識，敬請回覆證實無訛，無任感荷。