

## 附件一

亞東關係協會與財團法人交流協會依據 1975 年 7 月 9 日在臺北簽訂，並以 1994 年 9 月 2 日在東京簽訂之協議書、1997 年 11 月 28 日在東京簽訂之協議書、2002 年 2 月 8 日在東京及臺北簽訂之協議書、2003 年 1 月 23 日在東京及臺北簽訂之協議書、2004 年 4 月 30 日在東京及臺北簽訂之協議書、2006 年 3 月 24 日在東京及臺北簽訂之協議書，復以 2007 年 11 月 1 日在東京及臺北簽訂之協議書修訂之「亞東關係協會與財團法人交流協會間關於維持民間航空業務之協議」（以下簡稱「1975 年之協議」）之二，同意如下：

一、修訂 1975 年之協議一之 1 航線(a)及(b)如下：

(a) 日本境內之地點—臺北及(或)高雄—河內及(或)亞洲其他六地點。

(b) 日本境內之地點—臺北—馬尼拉—亞洲二地點—延遠五地點。

二、1975 年之協議一之 1 新增航線如下：

(e) 沖澗—臺北—河內、曼谷及(或)其他延遠三地點。

三、1975 年之協議一之 1 有關日本航空公司之航線，新增

「註一」及「註二」如下：

註一：於上述(a)、(c)及(d)航線營運全貨機業務時，日本之航空公司得於臺北及高雄間併站營運。此外，在上述(a)、(b)及(e)航線營運全貨機業務時，日本之航空公司得使用臺灣各點與延遠各點實施三角運航。

註二：營運定期航空業務時，松山機場及羽田機場不得作為上述航線之航點。

四、修訂 1975 年之協議一之 2 航線(d)及(e)如下：

(d) 臺北及(或)高雄—名古屋—洛杉磯、休士頓、紐約、達拉斯、亞特蘭大、倫敦、布魯塞爾、莫斯科、布拉格、阿姆斯特丹及(或)法蘭克福。

(e) 臺北—大阪—洛杉磯、休士頓、紐約、達拉斯、亞特蘭大、倫敦、布魯塞爾、莫斯科、布拉格、阿姆斯特丹及(或)法蘭克福。

五、1975 年之協議一之 2 新增航線如下：

(k) 臺北—沖澗。

六、1975 年之協議一之 2 有關臺灣航空公司之航線，新增「註一」、「註二」及「註三」如下：

註一：營運全貨機業務時，臺灣之航空公司得於日本境內兩地點間併站營運。該併站營運使用大阪及名古屋為併站航點時可飛航至延遠點。此外，在上

述(a)至(e)航線營運全貨機業務時，臺灣之航空公司得使用日本各點與延遠各點實施三角運航。

註二：上述(d)及(e)航線，休士頓、莫斯科、布拉格及阿姆斯特丹僅得經營客運業務，亞特蘭大、倫敦、布魯塞爾及法蘭克福僅得經營全貨機業務。

註三：營運定期航空業務時，松山機場及羽田機場不得作為上述航線之航點。

七、修訂 1975 年之協議一之 6 如下：

6. 於經營 1 及 2 所稱定期航空業務時，應適當考量所有相關因素，訂定合理水平之費率，考量因素包括營運成本、合理利潤、服務特性(如所需時間、機內設施)及其他航空公司在規定航線上任何航段之費率。

該等費率依據以下條款訂定，且各方將依據各自之程序確保 1 及 2 所述之航空公司遵照依此訂定之費率。

(1) 雙方航空公司不需與其他航空公司商議其收取或有意收取之定期航空業務費率。

(2) 1 及 2 所述之航空公司應依要求，將營運 1 及 2 所述航線之單程或來回運送費率報請運送出發地之

航空當局核准或備查。各方應確保其航空當局對於由對方區域出發之1及2所述航線之單程或來回運送費率，不會採取單方行動阻止提報之費率開始實施或已生效之費率繼續實施。

(3) 1及2所述之航空公司得被要求，將前述(2)未涵蓋之往返各方航空當局管轄地區之運送擬收取之費率，依其適用之程序報請各方航空當局核准或備查。惟該提報不應被要求於費率預定實施日超過30天前提出。

(4) 各方得要求與另一方就1及2所述之航空公司在1及2所稱之定期航空業務之任何費率進行諮商。該諮商最遲應於接獲要求後30天內舉行。雙方應合作取得必要之資訊俾合理解決問題。如雙方達成共識，應請雙方航空當局盡力讓協議之費率付諸實施，如雙方無共識，則以運送出發地一方之決定為準。

八、本協議書應自簽署之日起生效。只要1975年之協議繼續有效，則本協議書應繼續有效。

本協議書以中、日兩國文字分繕，中文本與日文本同一作準。亞東關係協會代表於公曆 2009 年 12 月 11 日在臺北簽署，交流協會代表於公曆 2009 年 12 月 11 日在臺北簽署，以昭信守。

亞東關係協會代表

彭 榮次

財團法人交流協會代表

服部 禮次郎