

附件二

亞東關係協會及財團法人交流協會，依據 1975 年 7 月 9 日在臺北所簽訂，並以 1994 年 9 月 2 日在東京簽訂之協議書、1997 年 11 月 28 日於東京簽訂之協議書、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、2004 年 10 月 22 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」）第一、5 項，同意經營臺日間定期航空業務所需之運量如下：

壹、客運運量

1、臺灣之航空公司：每週達 273.0 個係數點，其中：

（1）日本航點與延遠點間航段之運量為每週 71.0 個係數點（其中經東京延遠之運量為每週 9.0 個係數點，經大阪及(或)名古屋延遠之運量為每週 62.0 個係數點）。

惟如臺灣之航空公司在東京與越太平洋延遠點間以係數點為 2.0 點之客機營運每週五班時，則日本航點與延遠點間航段之運量可達每週 72.0 個係數點（其中經東京延遠之運量為每週 10.0 個係數點，經大阪及(或)名古屋延遠之運量為每週 62.0 個係數點）。

(2) 「1975 年之協議」一之 2 之 (a)、(b) 及 (c) 之航線上，其運量為每週 96.5 個係數點。

a、依據「1975 年之協議」一之 2，亞東關係協會通知交流協會之臺灣第二家航空公司營運臺北—東京定期航線，僅能使用成田機場第二條跑道。

b、臺灣之航空公司於臺灣各點與東京間之定期客運航班不得超出其 2005 年 IATA 夏季班表之每週班次數 (即每週 36 班)。

(3) 「1975 年之協議」一之 2 之 (d) 及 (e) 之航線上，其運量為每週 90.0 個係數點。

(4) 「1975 年之協議」一之 2 之 (f) 之航線上，其運量為每週 34.0 個係數點。

(5) 「1975 年之協議」一之 2 之 (g) 之航線上，其運量為每週 6.0 個係數點。

(6) 「1975 年之協議」一之 2 之 (h) 之航線上，其運量為每週 7.0 個係數點。

(7) 「1975 年之協議」一之 2 之 (i) 之航線上，其運量為每週 4.0 個係數點。

(8) 「1975 年之協議」一之 2 之 (j) 之航線上，其運量為每週 4.0 個係數點。

(9) 「1975 年之協議」一之 2 之 (k) 之航線上，其運量為每週 31.5 個係數點。

2、日本之航空公司：每週達 193.5 個係數點，其中：

(1) 臺灣航點與延遠點間航段之運量為每週 71.0 個係

數點。

- (2) 「1975 年之協議」一之 1 之 (a) 及 (b) 之航線上，其運量為每週 116.25 個係數點，其中 7 個係數點，在臺灣之航空公司於成田機場使用之時間帶未增加前，不得用於往返東京之服務上。
- (3) 「1975 年之協議」一之 1 之 (c) 之航線上，其運量為每週 33.5 個係數點。
- (4) 「1975 年之協議」一之 1 之 (d) 之航線上，其運量為每週 12.25 個係數點。
- (5) 「1975 年之協議」一之 1 之 (e) 之航線上，其運量為每週 31.5 個係數點。

貳、貨運運量

- 1、臺灣之航空公司：每週 34.0 個係數點，其中每週 28.0 個係數點不得使用於東京。且臺灣之航空公司得享有大阪及(或)名古屋與大阪及(或)名古屋延遠各點間之第五航權，其運量為每週 28.0 個係數點。

(註) 對於使用東京與其他日本航點之全貨運併站營運服務，該服務之運量以全額使用東京之運量係數點計算。此外，對於三角運航之全貨運業務，其運量應以全額使用運量係數點計算。

- 2、日本之航空公司：每週 29.0 個係數點，其中每週 9 個係數點不得使用於東京。且日方之航空公司得享有臺灣各點與臺灣延遠各點間之第五航權，其運量為每週 29.0 個係數點。

(註) 其中 2.0 個係數點適用於東京—臺北之間。對於三角運航之全貨運業務，其運量應以全額使用運量係數點計算。

參、額外之客及/或貨之運量

除前述壹、2 與貳、2 項規定之運量範圍外，日本之航空公司得於「1975 年之協議」一之 1 航線上營運客及/或貨運業務達每週 110.0 個係數點，不限班次及使用機型。其中，日本之航空公司得使用每週 6.0 個係數點於臺灣航點與延遠點間之航段上營運客運業務；且每週 91.5 個係數點不得使用在東京航線。

肆、松山機場與羽田機場間之規則性包機

1、除了「1975 年之協議」規範之定期航空業務以外，2010 年 10 月羽田機場第 4 條跑道啟用後，各方之航空公司得在下列條件下，於羽田機場與臺北松山機場間，於日間(6 點至 23 點)經營規則性客運包機業務每天 4 班：

- (1) 規則性客運包機業務應以「1975 年之協議」之定期航空業務對待。
- (2) 雖有現行安排，各方之航空公司不得營運延遠點。
- (3) 雖有現行安排，各方之航空公司不得與第三國之航空公司就臺北松山機場與羽田機場間之業務簽署共用班號協議，但得與對方及(或)己方之航空公司簽署。
- (4) 每一航班的腹艙載貨量應取決於臺北松山機場貨

運設施之容量限制。

- 2、 初期，與 B767 機型同等大小之航空器可用於規則性包機。此外，松山機場必要之改善工程於 2011 年完成時，亦得使用 A330、B777 及 B787 機型。使用 A330、B777 及 B787 機型營運時，每架飛機載運之旅客人數上限為 320 人。
- 3、 羽田機場第 4 條跑道預定於 2010 年 10 月啟用後，各方之航空公司得於羽田機場及松山機場使用日間(6 點至 23 點)時間帶，各達每週 56 個。各方之航空當局將盡最大努力儘可能提供雙方航空公司營運規則性包機所要求之時間帶。

伍、其他相關事項

1、共用班號

- (1) 獲適當營運授權之臺灣及日本之航空公司，得於協議規定之任何航線上與己方、對方及/或第三國之航空公司透過商業協議經營共用班號服務，惟該商業協議須經雙方民航主管機關同意。此種服務，銷售方航空公司不得行使第五航權。
- (2) 在計算使用於共用班號服務之運量時，該係數點僅計為營運方航空公司之運量係數點。
- (3) 獲適當授權營運定期航線之各方航空公司，得以銷售方航空公司與對方航空公司在對方區域內的國內航段上共用班號，無班次數或航段數之限制，惟臺灣之航空公司與日本之航空公司以共用

班號協議在成田機場將臺灣與日本間國際業務與國內航段連結時，須遵守以下條件：

a、國內航段之上限為 5 個航段。

b、各國內航段之班次上限為每週 14 班。

(4) 各方之航空公司不得在前項(3)所述對方區域內之國內航段共用班號服務上行使境內營運權。

2、機種之係數點

(1) 客機

a、ERJ190 系列計為 0.5 點；

b、B737 或 MD90 系列計為 1.0 點；

c、B767 或 B787(兩百五十座以下)系列計為 1.25 點；

d、DC10、L1011、A300、B747SP、MD11 (三百座以下)、B777(三百座以下)、A330(三百座以下)、A340 (三百座以下) 或 B787 (三百座以下) 系列計為 1.5 點；

e、B747、MD11 (三百座及以上)、B777 (三百座及以上)、A330 (三百座及以上)、A340 (三百座及以上) 或 B787(三百座及以上) 系列計為 2.0 點。

(2) 客貨混合機

B747Combi 系列主貨艙載貨不超過七盤貨者，客運部分計為 1.5 點，同時貨運部分計為 0.5 點。

(3) 全貨機

a、B767F 系列計為 1.25 點；

b、MD11F 系列計為 1.5 點；

c、B747F 系列計為 2.0 點。

3、航空安全

- (1) 各方對於依據本協議一之 7 所建立的安全標準得要求諮商，該安全標準係遵守國際民航組織採用並訂為國際民航公約(以下簡稱公約)之附約，且為另一方就航空設施、機組員、航空器及航空器操作維持之最低標準。此諮商應於要求提出後 30 天內為之。
- (2) 如於諮商後，一方發現另一方未能有效維持或執行前項(1)所述之安全標準，另一方應在協議之期限內採取補正措施，否則該首先提及之一方得暫停或變更其授予對方航空公司之營運許可。
- (3) 雙方同意一方之航空公司所營運之航空器往來另一方區域而在該另一方之區域內停留時，另一方之授權代表可登機及在航空器四周檢查該航空器及機組員證件之有效性與航空器及其設備之外觀狀況(於本協議稱為「停機坪檢查」)，惟該檢查不應造成航空器營運不合理之延誤。
- (4) 當任何該停機坪檢查或系列停機坪檢查有以下情形時：
 - a、對於航空器或航空器操作未符合前項(1)所述之最低標準有嚴重顧慮，或
 - b、對於前項(1)所述之安全標準未被有效維持並管理有嚴重顧慮，

執行停機坪檢查之一方可自行判定該航空器或航空器機組員被核發或認可有效之證書或執照之要求或操作航空器之要求未等於或高於前項(1)所述之最低標準。

- (5) 當欲依據前項(3)對一方航空公司營運之航空器進行停機坪檢查而遭航空公司代表拒絕時，另一方可自行推斷有前項(4)所述嚴重顧慮情形發生並作出該項所述之判定。
- (6) 單一停機坪檢查、系列停機坪檢查、拒絕接受停機坪檢查或其他狀況所致，且為確保航空公司營運安全有必要採取緊急行動時，各方得立即暫停或變更另一方航空公司之營運許可。
- (7) 一方依據前項(2)或(6)採取之任何行動，在採取該項行動之基礎不復存在時，應即停止。

4、航空保安

- (1) 為貫徹航空保安之現行國際標準，各方籲請其航空當局重申為保護民航安全免遭非法干擾而相互承擔之義務。
- (2) 雙方應依據請求相互提供一切必要之協助，以防止非法劫持民用航空器與危及航空器、其旅客、機組員、機場及飛航設施安全之其他非法行為，並重視對民航保安之任何其他威脅。
- (3) 依據本協議一之 7，雙方在其相互關係中，應遵

行國際民航組織制訂為公約附約之航空保安規定；雙方應要求在其區域內登記之航空器營運人，或在雙方區域內有主營業所或永久住所之航空器營運人，及在其區域內之機場經營人，遵行該等航空保安規定。

- (4) 雙方同意要求各方之航空公司在進入及離開或在對方區域內時，應遵行另一方要求之前項(3)所述之航空保安規定，並在登機或裝載前採取適當之措施以查驗旅客、機組員、隨身攜帶之物品、貨物及機上供應品。對於另一方所提出針對特定威脅而採取之合理特殊保安措施之任何要求，亦應給予同理之考量。
- (5) 雙方重申當發生非法劫持民用航空器事件或有此威脅，或有其他危及旅客、機組員、航空器、機場或飛航設施安全之非法行為發生時，雙方應確實相互協助提供方便聯絡及其他適當措施，俾迅速與安全地終結該事件或威脅。
- (6) 當任一方有合理的理由相信另一方已偏離本協議之航空保安規定，該方得要求與另一方立即諮商。諮商開始 15 天內未能達成滿意之共識，應可構成對另一方航空公司暫停或變更營運許可之理由。當有緊急需求時，得於未滿 15 天前先採取暫時行動。
- (7) 依據前項(6)採取之任何行動在另一方符合本協

議之規定時應即停止。

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

2009 年 12 月 11 日

2009 年 12 月 11 日