

目次

IATA運送会議に係る
独禁法・競争法適用除外関連
最近の主な動き

➔ EC 欧州委員会:

➔ 28SEP06 EC裁定:EC Regulation:

➔ IATA旅客運賃調整等競争法適用除外Block Exemption
新方式への交換への準備・猶予期間のみ延伸。

● その背景には:

➔ (ローマ条約競争条項適用に係る)EU競争規則改定
Council Regulation:発効 01MAY04

➢ Interlining運送輸送 公益性 “便益”

➢ Standard Setting 標準 競争法適用除外対象外

⇒ 欧・米・豪 三競争当局の協調:

➔ USDoT 米運輸省 (USDoJ司法省): Show-Cause Final Order:
30MAR07/30JUN07

➔ ACCC 豪競争消費者委員会: Authorisation: 24MAY07

1

EC

28SEP06 EC 裁定 (EC Regulation)

➢ 02OCT06 EC(欧州委員会) DG COMPETITION(競争局)は
IATA旅客運賃調整会議 並びに SLOT/SCHEDULE調整会議制度
に係わるローマ条約競争条項適用除外*延伸審査**結果(裁
定)を 発表***した。

* BLOCK EXEMPTION

** 30JUN05に 失効したが 遡及適用を 前提に
継続審議・協議を 行ってきた。

*** EC規則の形式:28SEP06付け

➢ IATA Interlining サービスは 消費者・航空会社にも **便益を 齎す**が
航空市場の昨今の**進化・発展**を見る時 **現行方式を見直し**
EU新競争規則に 則り 他の産業と同様 **自ら査定しself assess**
運営すべき と考える。

2

EC

28SEP06 EC裁定

A: IATA旅客運賃調整会議Block Exemption

A1):欧州域内 → **31DEC06迄 (昨年末・失効)**
欧州 = EU + Iceland, Liechtenstein, Norway & Switzerland.

A2):欧州・米国間 並びに 欧州・豪州間 →
30JUN07迄: (本年夏迄・失効)。

A3): 欧州と上記以外の第三国間(含む 日欧線) →
31OCT07迄:(本年秋迄・失効)。
尚 A3)路線に就いては INTERLINING輸送DATA
提出義務あり。ECは それにより 更に 延伸が
必要かも含め判断するとしていたが →ECは 29JUN07
Press Releaseで 31OCT07の延伸は 無い旨 発表した。3

EC

28SEP06 EC 裁定

B: IATA Slot Coordination・Scheduling Conference
Block Exemption (所謂 スケジュール調整会議)

➢ 現行形態のスケジュール調整会議制度は
競争法(適用除外)規定に 合致すると判断する。

➢ 因って 失効期限の31DEC06以降
これを 延伸せず。

● 希望する航空会社が 誰でも参加出来

● 配分優先priority規則を 設定・公開し

● 透明性・非差別性を 担保する限り

➢ 以後 Block Exemption不要とする。

4

米国は?

USDoT Show-Cause Order 05JUL06

Order to Show Cause

➔ 1981(CAB)/1985 USDoTIは IATA運送会議review審査し

● 運賃調整会議は それ自体per se anti-Comeptitiveであるが
International Comity & Foreign Policy considerationで
独禁法適用除外Immunityを 無期限許与した。

➔ 米政府の独禁法Immunity Whittle Back(縮小)政策で 再度
これを見直すべく 05JUL06 **Show Cause Order**を 発出。

➔ **市場が 進化成熟した次の貨物・旅客運賃調整会議に
限定し Immunity解除を提案。関係者の意見を 求めた。**

● Immunity解除対象路線:

● **米国・欧州線 即ち 北大西洋線。**
● (尚 北大西洋線では 1981 CAB裁定で Immunity解除を 決定したが これを
International Comity & Foreign Policy considerationから 実施しなかった経緯あり。)

● **米国・豪州線。**

5

米国は?

05JUL06 Show Cause Orderに係る最終決定

USDoT Show-Cause Final Order 30MAR07/30JUN07

➔ 現行のIATA運賃会議は :これ自体per se **反競争的**である。

● 運賃値上げを 齎し=coat hanger effect

● Interline Product以外の情報交換の可能性もあり=collusive behavior

● 競争を 大きく減ずる恐れあり=substantially reduce competition
(Per se議論で 条理の法則Rule of Reason検証は 殆ど 無し。)

➢ IATA Interline Productには **便益 Transportation Needs & Public
Benefits**少なく無く 更に **International Comity & Foreign Policyへ
の配慮も必要ではある。**

➔ 欧州EC 並びに 豪州ACCC両当局も審査を 行い
同様に 判断している。 ⇒ **三当局が 連絡調整実施。**

➔ 当該成熟市場(米/欧・豪)では IATA Interline Product以外に
non-IATA Interline Productが 充分存在するので
**Serious Transportation Needs & Public Benefitsを 阻害する状況では
無い。**

6

米国は？

USDOT Final Order 30MAR07/30JUN07

続き

→ 充分意見聴取も実施したが
05JUL06の Show-Cause Order内容が 適切と判断するので
それを その俟 Final Orderとし EC裁定と同じく

→ 30JUN07 発効とする。⇒米・欧州 & 米・豪州間Immunity失効。
(因みに 豪ACCCは 一年先30JUN08)

→ 尚 Flex Fares等その他のInterline Product設定方式に
就いて 否定している訳では 無く 申請あれば 考慮する。
⇒その後 IATA(関係路線地域)運賃調整会議にて決議された
欧州域内、米加・欧州間、米加・豪州間FlexFares認可。

→ 又 Composite会議(＃)に就いて どの部分に Immunityが
必要か否か IATAからの申請を待つて 判断する。

(＃):世界規模での定義・運賃計算規則・通貨・手荷物規則等 7

米国は？

USDOT Final Order 続き 30MAR07/30JUN07

< 米・欧州間路線 > 欧州の定義

→ 欧州:
→ EU加盟26ヶ国
+ Iceland, Norway, Switzerland, Liechtenstein
(実質的 EC航空政策適用国)

+ EU加盟国海外領土:
Guadeloupe, Martinique, Reunion, Guyane, Azores,
Madeira, Canary Islands
(米国対欧州航空協定付表等に含まれている)

EC側(EC裁定)の定義:
欧州 = EU + Iceland,
Norway, Switzerland & Liechtenstein

因みに その後 IATA TC2/1会議で 米・欧州間FlexFaresが 決議
採択されたが それには Canadaも参加。米加・欧州間FlexFaresが
誕生している。 8

USDOT 継続Immunity許与
(Face-To-Face方式可)運賃調整会議

● 米国・欧州線 即ち 北大西洋線。
● (尚 北大西洋線では 1981 CAB裁定で Immunity解除を 決定したが、これ
を International Comity & Foreign Policy considerationから 実施しなかった経緯
あり。)

● 米国・豪州線。
● 欧州発着線。
● 豪州発着線 を 除く 総ての路線。

● 日本関連では:
● 太平洋線北米路線・南米路線
● アジア路線 (含む インド亜大陸)
● 中東路線
● アフリカ路線
● 大洋州路線(豪州を除く)

● Composite会議(世界共通・運賃計算・通貨等)

9

豪州は？

Australian Competition & Consumer Commission

09NOV06 豪州ACCC決定 Determination⇒ Authorisation

➢ Clearing house, Prorate, Scheduling
➢ 31OCT06迄(失効)
➢ 貨物・旅客サービス制度
➢ 31MAY07迄(失効)
➢ 貨物代理店制度
➢ 31MAY07迄(失効)
➢ 貨物運賃調整
➢ 30JUN08迄
➢ 旅客運賃調整
➢ 30JUN08迄
● 旅客代理店制度 (02MAY07決定)
● 29FEB08迄

NOV02 IATAは 無期限許与の
ACCC決定(競争法適用除外
=Authorisation)の見直し・延伸申請を
行った。これは IATA代理店制度に
就き 豪代理店業界からACCC宛
審査要求が 為された為 自ら他の
IATA運送会議等総ての審査を 要請
したものである。諸々 協議の後
競争法に悖る要素がIATA運送会議
決議に無いが 自ら見直し 必要に
応じ 改定すべく 時間的猶予を 求
め 09NOV06の決定に至ったもので
ある。この失効日Sunset Dateは
IATAが自ら提案。以降Authorisation
不要。失効時 Authorisation要と
判断された場合は 別途申請する事
と成っている。 10

ECに 28SEP06 EC裁定の背景
戻る

EU競争規則:
ローマ条約競争条項 & その適用規則

➢ ローマ条約 競争条項:
✓ 81条(1):個人・法人間合意・決定・共同行為原則禁止。
✓ 81条(3):公共利益が これを 超える場合 除外。
=Exemption=米独禁法のImmunityと同様。
✓ 82条:Dominant Positionの悪用禁止。

➢ 競争条項(ローマ条約81・82条)適用に係わる規則= EU競争規則
=Council Regulation(閣僚理事会規則=法律)
✓ 適用原則を 定めているもので これを (MAY04発効)改定。
✓ 旧規則上 航空関係で 注目すべきは (新規則で 修正)
①適用対象は 域内路線のみ 並びに
②技術的取極めTechnical Agreementの除外

11

EC

MAY04 EU新競争規則

{EU競争規則}改定趣旨

➢ 拡大EU統合市場(当時バルト三国等10ヶ国加盟決定)での
市場競争を 促進・維持・保護すべく
効果的監理・事務手続き簡素化を 目す。

✓ 欧州裁判所(ECoJ)制度の下
中央集権(EC欧州委員会中心)から
加盟国当局・各国裁判所にも権限付与。
但し EC介入権等を 保持し 飽く迄もEC優先。

✓ EU競争規則を 効果的に適用すべく
加盟国競争規則適用と齟齬無きよう
ECと加盟国当局間で 相談・調整。

✓ 単一当局取り扱い。
→ 一国が 取り上げたら 他国当局は 遠慮。

12

EC

MAY04 EU新競争規則

✓ 01MAY04 適用開始。

✓ 航空に就いては 域内・域外間に就いても対象とする

✓ EC Block Exemption(包括適用除外)は 当面維持。

✓ 縮小の方向で 適用除外も無くす方向。

⇒申請中Pendingの案件は 01MAY04前日で失効。

✓ EC Single Exemption無し。

⇒事例毎の事前適用除外無し。

✓ 自己責任Self Assessmentで。

但し 事前に 行政指導Informal Guidance可。

産業・業界別Guidanceを 発行する(未)。

✓ 捜査権・弁護権等 明確化。(次葉)

13

EC

MAY04 EU新競争規則 続き

✓ 81条(3:公共利益):条件満たすとの証明は 自己責任。

即ち 競争法に違反していない事を 自ら判断し 自己責任で 行う。

✓ 個人・法人の訴え 乃至 EC・加盟国当局のinitiativesで 審査実施。

✓ 違反証明は 訴えた者 並びに 当局の責任。

✓ 違反者が 違反を 認める事不要。(弁護権)

但し 査問での回答・資料提出要。違反容疑者の 事務所のみならず 私邸捜査権Inspectionも導入。

✓ Decisions(仮決定もあり)

✓ Remedy(是正措置)

✓ Fines(罰金増額:)

✓ Commitments(違反者が 是正約束。拘束力ありBinding)

等詳細省略

EC

MAY04 EU新競争規則 続き

罰金

➢Criminal Natureでは 無い罰金。

①罰金:

✓虚偽・作為・不完全情報提供,情報不提供等:

前年売上高 1%

✓それ以外: 前年売上高 10%

✓当該市場Active法人+Decision Making法人も。

②期間限定罰金:Periodical Penalty:

✓前年平均一日売上高 5%

✓特定期間 最大5年(情報・査察関連違反3年)

15

EC

(欧州域内関連) EC Block Exemption

◆EU新競争規則:01MAY04::Block Exemption(包括競争法 適用除外)制度は 存続するが
(縮小し 包括適用除外を 無くし Self Assess自己責任方式とする方向。)
申請中pendingの案件は 01MAY04前日に 失効。

◆旅客代理店制度 (30APR04失効)

◆貨客サービス制度:(30APR04失効)

◆貨物運賃調整 :30APR04失効・延伸諦め

⇒EC域内のみ。(★:当時の競争規則適用は 域内のみ)

Comfort Letter(OCT01)で Facilitate Interlining by Providing Definitions & Technical Detailsは 良い。

即ち 欧州域内でもCompositeは 認められている。

◆貨物代理店制度 (30APR04失効)

●EC裁定: 28SEP06:

●Slot調整 :30JUN05迄延伸済(31DEC06失効)。

●旅客運賃調整 :30JUN05迄延伸済(06秋 決定)。

16

EC

EU競争法適合で 適用除外対象外とのEC判断

■ Slot調整 :30JUN05迄延伸済(31DEC06失効)28SEP06。

◆旅客代理店制度 (30APR04失効) 以下 01MAY04新規則。

◆貨客サービス制度:(30APR04失効)

◆貨物代理店制度 (30APR04失効)

➢これらの運送会議に就いては
Interliningを Facilitateするもので ある限り
IATA・参加航空会社のSelf Assessを 前提に
EU競争法に 適合すると見做し
適用除外対象外で Exemption不要とする。

17

EC

IATA旅客運賃調整会議

条件満たせば
EU競争法適合で 適用除外対象外・不要
との28SEP06 EC裁定

➢ IATA旅客運賃調整会議が
Interliningを 目的とし
face-to-face現行形式以外の方式 and/or
何等かの自動運賃設定方式を
導入するのであれば;
➢ EU競争法に 適合すると見做し
適用除外対象外とする用意あり。

⇒EC/IATA間協議を 経て IATAの対応:
(まずは 欧州域内会議)
①: e-Tariff
②: FlexFare

貨物に就いては
EC裁定に触れていないが
現在 協議調整中。

18

公共の便益たる
Interliningとは?

Interline (Interlining)とは

→ 他社便への乗り換え・乗り継ぎが 一般的だが
他社への乗り換え等の権利・機会 (Opportunity) をも
含むもので 又

→ それを スムーズに実施すべく

→ 空港・都市・航空会社等Code

→ 手続き・文書規格・IT通信・手荷物・航空券等標準化

→ 流通代理店制度

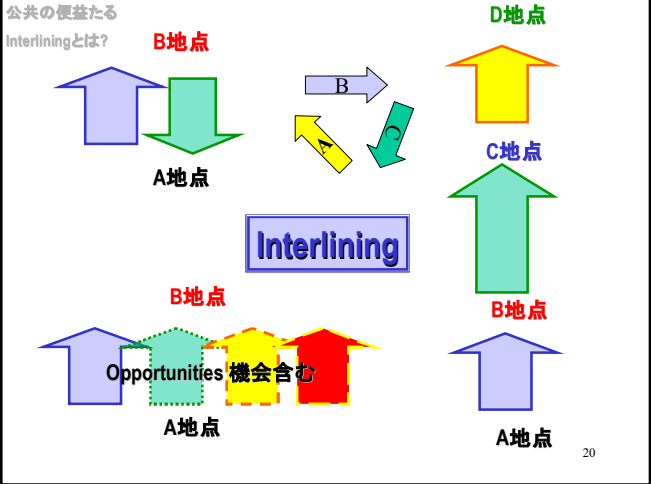
→ SCHEDULE/SLOT調整(最短乗り継ぎ時間MCT含む)

→ 運賃・適用規則・運賃計算・通貨

→ 精算 等

基本的枠組み・手続き等をも包含する意味で
用いられている。

19



公共の便益たる
Interliningとは?

Interlining 連帯輸送

→ 経済・政治・文化等諸活動が 世界規模に 拡大して
いる現在 自社路線網のみで 顧客需要に 応え
世界中に 路線展開するのは 物理的に 不可能。

→ 限定的自社路線に 加え 他社路線を 利用する
即ち Interlineの活用が 鍵となる。

→ Code Share, Alliancesで 代表されるPartnershipも
その一環。

→ 基本的に二社間合意だが 個別に これを 行うには
非効率で(競争法上の問題も指摘され)Multi協議が
通例と成っている。⇒ IATA運送会議

→ 業界全体MultiのInterlineの仕組みが IATA体制で
IATA諸活動の主目的は Interline制度維持・促進。 21

PURPOSE	CATEGORY	DETAILS	TRAFFIC CONFERENCES
Interline Standards	RESERVATIONS	RESERVATION STANDARDS RESERVATION PROCEDURES RESERVATION MESSAGES CODE ASSIGNMENT AIRLINE ALPHABETIC/NUMERIC LOCATION IDENTIFIERS	PSC PSC PSC PSC PSC PSC
Interline Services & Products	TICKETING	TICKET STANDARDS TICKET PROCEDURES	PSC PSC
Interline Products	DISTRIBUTION	AGENCY ACCREDITATION AGENCY SALES AGREEMENT BSP	PaConf PaConf PaConf
Interline Products	AIRPORT/TRAFFIC	REPORTING/REMITTANCE PASSENGER HANDLING STANDARDS PASSENGER HANDLING PROCEDURES PASSENGER HANDLING MESSAGES CONDITION of CARRIAGE GROUND HANDLING PROCEDURES GROUND HANDLING ARRANGEMENTS	PaConf PaConf PaConf PaConf PaConf PaConf PaConf PaConf
Interline Products	SLOT	MINIMUM CONNECTING TIMES(MCT) SLOT ALLOCATION GUIDE LINES TIMETABLE COORDINATION	PSC PSC PSC
Interline Products	SCHEDULE	SCHEDULE & SERVICE INFORMATION MESSAGE FACILITATION OTHER MESSAGE STANDARDS	SLOT COORDINATION SLOT COORDINATION SLOT COORDINATION PSC
Interline Products	DIVIDING REVENUES	STTLEMENT CLEARING HOUSE REVENUE ACCOUNTING STANDARDS REVENUE ACCOUNTING PROCEDURES PRORATION GPA PRORATE AGENCY AGREEMENT	PSC IMC ICH RAM GPM/GPA GPM/GPA GPM/GPA PSC MITA
Interline Products	PARTICIPATE/ACCEPT PRICES	FARES FARES COMPOSITE ARRANGEMENTS BAGGAGE RULES CURRENCY RULES CONSTRUCTION RULES	TARIFF COORDINATION TARIFF COORDINATION TARIFF COORDINATION TARIFF COORDINATION TARIFF COORDINATION TARIFF COORDINATION

Interlining

IATA 運送会議 Traffic Conferences

✧ IATA Traffic Conferences:

✧ Tariff Coordination Conference 運賃

✧ Service Conference サービス制度

✧ Agency Conference 代理店制度

✧ それ以外:Slot, Clearing House等枠組み。

✧ IATA Traffic Conferencesの目的

✧ Multilateral Interlining System促進

Interline

23

Interlining

IATA運賃調整会議目的

Multilateral Interlining System促進

"Notwithstanding anything contained in these Provisions, the Board of Governors of IATA has determined that the sole purposes of the Tariff Conferences are to consider and take action on IATA multilateral interlinable fares, rates and related conditions. They are not to discuss or take action to develop on-line tariffs nor are discussions permissible concerning individual airline's costs, pricing strategies or marketing plans. The Tariff Conferences have no authority to discuss or reach agreement on the allocation of markets; the division or sharing of traffic; the division or sharing of revenue; or, the number of flights or capacity to be offered in any market. Any discussion regarding such matters or concerning any other competitively sensitive topics is strictly prohibited."

Multilateral Interlinable fares and related conditions

24

Interlining

ICAO ATConf #5 (MAR03@Montreal)
Principles 5.5.

Subject to compliance with applicable competition law, States should continue to accept the availability of **multilateral interline systems** that enable States, air carriers, passengers and shippers to access the global air transport network on a non-discriminatory basis.

25

Interlining

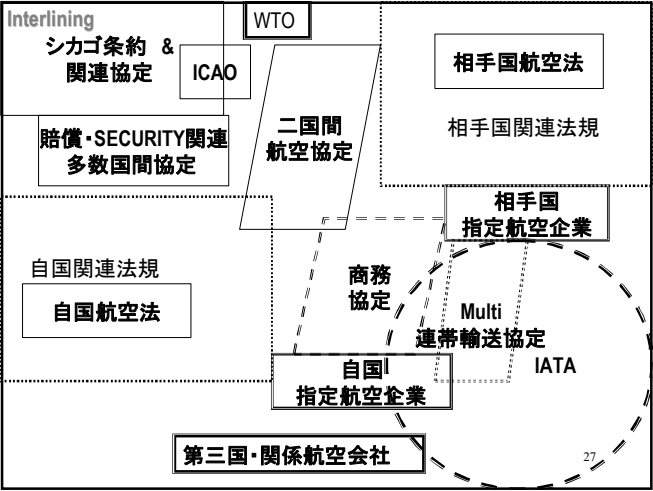
わが国航空法上の定義

第110条:
1.独禁法適用免除要件 大臣認可(第111条)
2.認可対象行為
①国内生活路線の共同経営
②国際航空:公衆利便の増進のための「連絡運輸における契約」「運賃協定その他の運輸に関する協定」
3.例外:
A.不公正な取引方法
B.競争の実質的制限
C.公取委による変更・取消請求公示後 一ヶ月経過

第111条:
1.協定の大臣認可
2.消極的要件
①利用者利益の不当侵害
②不当な差別
③加入・脱退の不当制限
④目的上 必要最低限

第111条の2:
大臣による協定の変更命令・取消義務

第111条の3:
1.大臣による公取委との協議義務
2.大臣による公取委への通知義務
3.公取委の変更・取消請求
4.公取委の変更・取消請求時の公示義務



航空協定ASA

UK-Japan ASA : Article 11 日英運賃条項

(1) The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service such as standards of speed and accommodation and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article, and, for the purposes of paragraph (2), (3), (4) and (5) of this Article, shall be deemed to include the rate of agency commission used in conjunction with them.

(2) Agreement on the tariffs shall, whenever possible, be reached by the designated airlines concerned through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association. When this is not possible, tariffs in respect of each of the specified routes and sectors thereof shall be agreed between the designated airlines concerned after communication with other airlines operating over the whole or part of that route. In either case the tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(3) If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reason a tariff cannot be agreed in accordance with the provision of paragraph (2) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

(4) If the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties of any tariff submitted to them under paragraph (2) of this Article cannot be given, or the determination of any tariff under paragraph (1) cannot be made, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 14 of the present Agreement.

(5) No new tariff shall come into effect if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the terms of paragraph (3) of Article 14 of the present Agreement. Pending determination of the tariffs in accordance with the provisions of the present Article, the tariffs already in force shall prevail.

ASA

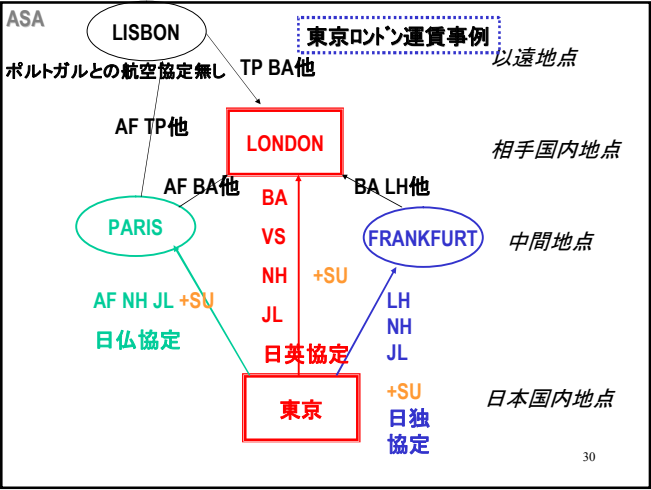
わが国航空協定運賃条項(一般的)

→ 指定企業が “可能であれば IATA運賃調整会議を通じ” 運賃調整・合意する。

→ これが 不可能な時:
→ 路線付表区間を 運航する他の航空会社(関係航空企業)とCommunication連絡相談の上 関係指定航空企業間で 運賃調整・合意する。

→ 合意出来無い時:
→ 両国航空当局間協議で 合意する。

29



Interlining

Interline 相手方承諾取得の方策

→ 航空企業間(二社 乃至 複数)協議:

→ 関係企業間 協議・調整・合意

→ 指定航空企業間

→ 協議・調整・合意

→ Blanket Autho方式(信頼する相手方に 無条件同意で 実質協議省略)

→ 指定航空企業・関係企業間

→ 協議・調整・合意

→ Opt-out方式(一方的通告で 不承諾の場合のみ拒否通報)

→ Telex等当局非監視下

→ ATPCO(当局監視下)方式

→ Posted Price的精算方式

●参加Option

●Non-Binding

●全会一致・当局Observer

●関係国当局認可

●USDOT認可後 発効

→ IATA運賃調整機能:

→ eTariff::(匿名・web使用会議)

→ FlexFare::(Carrier運賃収集しPremium付加し Interline用運賃自動策定 + e-Tariff)

→ 上記何れも不調の時:: 航空当局間協議

→ 航空協定“運賃条項”に 基づく方策。

31

Interlining

Interline不承諾

➢ Interline受容れ不承諾の背景:

➢ 相手側の支払能力弱体化, 安売りでの期待配分収入微小化等 経済的それが 最も一般的な不承諾理由。

➢ 但し 競争上の理由も在り。

➢ それ故 EC等競争当局は 合併等の条件(Remedies)で新規 航空会社とのInterline受容れ義務を 規定している事例 少なく無い。(LH/OS提携承認時 SLOT召し上げと共に新規参入社との Interline受容れ承諾を 条件としている。)

➢ 不承諾と成ると相手側が 独占の場合 当該区間輸送出来 ない事を 意味する。⇒しかし IATA運賃使用の場合 誰でもInterlineが 可能である故 IATA運賃には safety_net機能が 組み込まれていると言える。

➢ IATA運賃を利用すれば Interline可能と成り 自社分を割引け ば 券面IATA運賃より 低廉の実質的Carrier運賃が 可能と 成る。⇒IATA運賃形骸化と言われる最大の理由。

32

Interlining

ATPCO方式 (当局監視下)

1. Interline運賃詳細とInterline相手先を 一方的に ATPCOに File。

2. 各社は ATPCOシステムにて 当該情報取得。(自動通報サービスも在り)

3. その情報を 検討し Interline不承諾の場合のみ通報。(Opt-out)

→ ATPCO(Air Tariff Publishing Company)は USDOTへの運賃申請代理業務 並びに 運賃表(書籍)を 発行する会社として米航空会社が設立。

→ これを 電子化し USDOTが 正式運賃申請手段として認定。

→ 米航空会社以外の航空会社も投資。(JALも出資。役員。)

→ USDOT運賃情報開示もUSDOT内ATPCO端末利用。

→ 80年代米航空会社が ATPCOシステムを 利用し 談合した疑い米集団訴訟。 ⇒Georgia Case: 法廷外和解後 電子運賃申請手続き・運賃Data Basis(CRSへの 情報提供)規則強化され 当局一層関与。

→ 米以外欧州等展開: 加・英・独・仏・蘭等航空当局公式運賃申請制度として 使用。香港・メキシコ当局試験導入中。

→ 欧米中心で 世界的規模運賃認可制度とは 未だ 成っていない。

→ 端末のみを 利用している会社も少なく無いが 情報検索用。(当局未関与)

33

Interlining

Posted Price的精算方式

➢ 各社が 自社区間毎に 請求価格を 公示し 当該金額を 支払い精算する事で 販売会社設定運賃で 自動的に Interliningを 許与する方式。

● 但し この公示が 他社に 自社価格を 伝達する事を 意味し 又このPosted Priceを 相手航空会社毎に 差別的に 提示する事で 非競争的となる恐れあり(因みに MPA方式に加え Partners社間で 特別 精算協定SPAを 締結しているのが 常。)

➢ 又 この方式では 区間合算が 従来運賃より 高額と成る傾向が ある。 ECとの新方式協議では 採択されず FlexFareが 採択された経緯あり。

➢ 又一般的な精算協定MPA(距離基準に ICAO運航費用係数加算)の中で 特例的措置として 一定距離内の区間最低配分要求額Provisoを 設定する 事が 認められている。

● 但し 最高額は 同種区間運賃(一般的には IATA運賃を 上限)。

● これも限定的なPosted Priceと言えよう。

➢ 一般的なIATA MPA精算協定を Posted Price方式に 変更する提案が 為されたが 合意に 至らず 現行方式(距離基準に ICAO運航費用係数 加算)維持と成っている。

Code-Share便も事前に座席購入契約を 行い 座席単価が 判明している点では 同様。

34

Posted Price仮定日欧旅程サンプル

TYO-LON	JL	50,000	JLも公示
LON-PAR	BA	10,000	
PAR-ROM	AF	19,000	
ROM-GVA	AZ	13,000	} 51,000
GVA-ZRH	LX	9,000	
ZRH-TYO	JL	50,000	
合計		151,000	@JPY

●基本的に積み上げ方式=高額化。直行便より経便高額。しかし精算容易。

●路線権・運輸権の問題 TYO-JL-LON TYO-AF-PAR-AF-LON

●自社用と他社用: On-lineとInterline運賃。 公示方法? 相手毎変更?

●他社Posted Pricesを参考に自社Prices調整 ⇒情報交換機能=反競争の恐れ

●便変更・区間/Routing変更・Carrier変更⇒運賃計算規則?

35

Interlining

EU域内路線に係る新IATA運賃運送運賃の決定方式

①: e-Tariff = eタリフ

✦ 航空会社同士が 同席・協議することなく、 インターネットサイトを通じて提案、投票を行う決定方式。 提案、投票内容に関して航空会社名は他社には 分からず 匿名性が 保たれる。

✦ 各航空会社が 提案内容を IATA宛に送付。

✦ IATA運賃調整会議議長(匿名)が、各社提案を取り纏めて 初期パッケージを作成し、各社に提案。

✦ 各社は、議長パッケージに対し「賛成」「反対(反対理由含む)」「棄権」を 投票。(他社には 各社POSITION非開陳)

✦ 可決(全会一致)できない場合は、 議長が 修正パッケージを 再提案。 =これを 三回迄 繰り返す。

✦ 三回の投票を 経ても 可決出来ない場合は 不成立と成る。

✦ 殆どの場合 それ迄の(前期)運賃が 継続適用される。

ECとの協議で e-Tariffは 導入されたものであるが (IATA認可申請以前に) USDOTも欧州域内e-Tariffに就き IMMUNITY不要と裁定。 FEB07

36

Interlining

EU域内路線に係る新IATA連帯運送運賃の決定方式

②: FlexFare = フレックス・フェア

✳ 各区間に設定されているキャリア運賃を 基に IATA運賃を策定する方式。(Y/C 普通運賃のみ)

①: A=B区間の各キャリア運賃のうち、制限がないものであり 且つ 最も高い運賃を 抽出する。

②: ①で抽出した運賃のうち 一定レンジ(標準偏差×1.16)内に あるものを抽出する。

③: ②で抽出した運賃の平均値に 一定割合(premium: α%)を 上乗せしたものが 連帯運送運賃(新IATA運賃)として 決定される。

④: 上乗せする一定割合(α%)は e-Tariffにて 投票決定する。

⑤: (連帯運送運賃)>(②で抽出した運賃の最高値)を 満たす必要。(α%の調整)

USDOTは 欧州域内旅客運賃調整e-Tariff/FlexFareに就き IMMUNITY不要と裁定。 FEB07

37

Interlining

連帯運送用運賃合意・相手方受諾取得方策

複数企業間運賃調整

二社間運賃調整

▽ IATA運賃調整会議

△ 関係企業・指定企業間調整

▽ 指定企業間協議

航空協定運賃条項

Blanket Autho方式

一方的Partner通告

Opt-Out方式

× Telex/Teletype利用

USDOT e-Filing

× ATPCO方式

● 新ATPCO方式

当局監視下

e-Tariff

FlexFare

自動運賃設定

◇ 一方的Partner通告

◇ 当局監視下

◇ Fare Matching

◇ 精算額事前通報

C/S (費用、座席を購入)

× Alliances運賃調整

例外約款可 (KL/NW, UA/LH)

▽ Posted Price精算方式

38

Immunity, Exemption & Authorisation

IATA旅客運賃調整

	旅客運賃調整会議適用除外		
	米USDOT	欧州EC	豪州ACCC
	世界中	within & to/from欧州	to/from豪州
欧州域内路線		失効(31DEC06迄*)	
米・欧州間路線	失効(30JUN07迄*)	失効(30JUN07迄*)	
豪州・欧州間路線		失効(30JUN07迄*)	30JUN08迄*
米・豪州間路線	失効(30JUN07迄*)		30JUN08迄*
上記以外の欧州発着路線		失効(31OCT07迄*)	
上記以外の米発着路線	期限無し		
上記以外の豪州発着路線			30JUN08迄*
上記以外の路線	期限無し		

* Composite(運賃計算規則・定額・運賃等)会議に就いては

Immunity/Exemption継続-期限無し。 USDOT: 異時点存在中

豪州ACCC 口頭了解

39

Immunity, Exemption & Authorisation

IATA貨物運賃調整

	貨物運賃調整会議適用除外		
	米USDOT	欧州EC	豪州ACCC
	世界中	within & to/from欧州	to/from豪州
欧州域内路線		失効(30APR04迄*)	
米・欧州間路線	失効(30JUN07迄*)	協議中	
豪州・欧州間路線		協議中	30JUN08迄*
米・豪州間路線	失効(30JUN07迄*)	協議中	30JUN08迄*
上記以外の欧州発着路線		協議中	
上記以外の米発着路線	期限無し		
上記以外の豪州発着路線			30JUN08迄*
上記以外の路線	期限無し		

* Composite(運賃計算規則・定額・運賃等)会議に就いては

Immunity/Exemption継続-期限無し。 USDOT: 異時点存在中

豪州ACCC 口頭了解

40

Immunity, Exemption & Authorisation

IATA旅客代理店制度

	旅客代理店制度	
	米USDOT	欧州EC 豪州ACCC
	全世界	欧州域内 豪州内
期限無しIMMUNITY取得済。	失効(30APR04迄)。	29FEB08迄
但し 米国内では IATA方式に 準拠した 株式会社として 運営。	EU競争規則に適合。 SELF ASSESSにて運営。	制度決断に反競争的要素 無いか 見直し 必要に応じ 改正する為の経過期間として 29FEB08迄延伸する事 02MAY07決定。
尚 米運航企業は 米国以外の国では IATA方式に 参加。	USDOTは FEB07 欧州域内代理店制度会議には IMMUNITY不要と裁定。	

41

Immunity, Exemption & Authorisation

IATA貨物代理店制度

	貨物代理店制度	
	米USDOT	欧州EC 豪州ACCC
	全世界	欧州域内 豪州内
期限無しIMMUNITY取得済。	失効(30APR04迄)。	失効(31AUG07迄)
但し 米国内では IATA方式に 準拠した 株式会社として 運営。	EU競争規則に適合。 SELF ASSESSにて運営。	制度決断に反競争的要素 無いか 見直し 必要に応じ 改正する為の経過期間として 31AUG07迄 延伸する事 09NOV06 決定。
尚 米運航企業は 米国以外の国では IATA方式に 参加。	USDOTは FEB07 欧州域内代理店制度会議には IMMUNITY不要と裁定。	

42

Immunity, Exemption & Authorisation

IATA旅客・貨物サービス制度		
米USDoT	欧州EC	豪州ACCC
全世界	欧州域内	豪州内
IMMUNITY無期限	失効(30APR04迄)	失効(31AUG03迄)
取得済。	以降EXEMPTION不要。	以降AUTHORISATION
IATA PSCは	EC競争規則に合致。	不要。
米ATAと共催。	SELF ASSESにて運営。	IATA決議に反競争的要素が 無いか
		REVIEWする為の経過期間措置要請。NOV04

43

Immunity, Exemption & Authorisation

IATAスケジュール調整制度		
SLOT/SCHEDULE調整会議		
米USDoT	欧州EC	豪州ACCC
当初より技術的取極としてIMMUNITY対象とせず。	失効(31DEC06迄) 30JUN05失効し REVIEW検討継続していたが NOV06(01JUL05に遡及適用) 31DEC06迄 延滞。 EC競争規則適合と見做し 以降 EXEMPTION対象とせず。	失効(21DEC06迄) 以降 AUTHORISATION 不要。 24DEC05無期限Authorisation取得済だったが 審査要求。 IATA決議に反競争的要素が 無いか REVIEWする為の経過期間措置要請。 NOV04決定。

44

Immunity, Exemption & Authorisation

IATAプロレート・精算制度		
PRORATE AGENCY・PRORATE SYSTEM		
米USDoT	欧州EC	豪州ACCC
Immunity無期限取得済。	当初より 技術的取極としてExemption対象とせず。	失効(21DEC06迄)
		以降 AUTHORISATION 不要。 24DEC05無期限Authorisation取得済だったが 審査要求。 IATA決議に反競争的要素が 無いか REVIEWする為の経過期間措置要請。 NOV04決定。

45

Immunity, Exemption & Authorisation

Clearing House・清算制度		
米USDoT	欧州EC	豪州ACCC
当初より技術的取極としてIMMUNITY対象とせず。	当初より 技術的取極としてExemption対象とせず。	失効(21DEC06迄)
		以降 AUTHORISATION 不要。 24DEC05無期限Authorisation取得済だったが 審査要求。 IATA決議に反競争的要素が 無いか REVIEWする為の経過期間措置要請。 NOV04決定。

46

