

シカゴ体制の崩壊につながるヨーロッパ法廷の判決 ーアジアへの影響、大鯨の前の小魚の群れー

木 下 達 雄

I はじめに

あらゆる産業に時として体系的な変化が起こることは珍しくない。体系的な変革なので、日々の業務に直接影響を与えることは少ない。しかし、2002年11月5日にヨーロッパ法廷が下した判決は、ここ数年の間に航空輸送の本質を変えてしまうくらいの衝撃がある。ヨーロッパに単一航空マーケットが出現してからこの方、EC (European Commission - 欧州委員会) はかつて個々の国家の主権の行使による専管事項であるとされていた2国間航空交渉に関する個々の国の活動を、すべてECの手中に収めようと目論んで来た。EC運輸長官 Loyola de Palacio 女史の目標とするところは明白である。2002年11月5日のヨーロッパ法廷の判決はこのECの意図を実現させる強力な第一歩となる。

II ヨーロッパ法廷の判決とその影響

2002年11月5日にヨーロッパ法廷 (European Court of Justice) は1998年12月の提訴以来審議して来た、欧州委員会 (European Commission) 対イギリス、デンマーク、スウェーデン、フィンランド、ベルギー、ルクセンブルグ、オーストリアとドイツ各国の航空協定に関する係争¹⁾について

て判決を下した。これらの European Union 諸国 (欧州連合諸国) が個々にアメリカと結んでいる航空協定がローマ条約²⁾とEU基本法を侵害していると欧州委員会 (EC) が違法性を訴えていた裁判である。係争の一面は、EU域外の航空会社によるEU域内の運賃設定、コンピューター予約システムの運営、ならびに空港のスロット割当に關しての3項目であった。これら3項目は欧州委員会 (EC) の専管事項であり、この点につき、EU加盟国がアメリカと締結したオープン・スカイ協

467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98とC-476/98号事件として提訴している。ECは1999年10月にこれら8ヶ国の法廷闘争に同調したオランダと、その後、アメリカとオープン・スカイ協定を結んだフランス、イタリアとポルトガルに対して法的提訴に踏み切るかどうか検討中である。

2) ローマ条約 Treaty of Rome

欧州連合 (European Union - EU) の基礎となったのは、1952年に設立された欧州石炭鉄鋼共同体 (European Coal & Steel Community - ECSC)、1958年に設立された欧州経済共同体 (European Economic Community - EEC) および、欧州原子力共同体 (Euratom) の3つの共同体である。それぞれ、パリ条約、第1ローマ条約と、第2ローマ条約により設立が定められた。1965年に調印されたブリュッセル条約 (Merger Treaty of Brussels) が1967年に発効して、3つの共同体の行政執行機関と意思決定機関がそれぞれ統合され、欧州共同体 (European Communities - EC) が誕生した。統合により生まれたECの単一行政執行機関がEC委員会 (欧州委員会 the Commission of the European Communities) である。1993年11月にマーストリヒト条約 (欧州連合条約) が発効したことによって、ECの役割および権限の及ぶ領域以外に新たな2領域 (共通安全保障政策および司法・内務協力) を加えた機構、すなわち、欧州連合 (European Union) が誕生した。統合の大元であったローマ条約が加盟国間の差別撤廃を基本とし、爾来、すべての共同体の条約の基調となっている。

1) 1998年12月に欧州委員会 (European Commission - EC) はヨーロッパ法廷 (European Court of Justice) に対し、連合王国、デンマーク、スウェーデン、フィンランド、ベルギー、ルクセンブルグ、オーストリアとドイツの8ヶ国をEUのローマ条約と基本法の侵害違反事件として、C-466/98, C-

定は、EC の専管事項を侵害していると判決が下された。係争は更に、この3項目よりも重大な要素を持っている航空会社の国籍条項に及んでいた。個々の航空協定の中にある航空会社の国籍条項および航空会社の経営支配権条項は、差別的な取り扱いを禁じているローマ条約とEU基本法に明らかに抵触し、合入れないものであり、ヨーロッパ法廷は欧州委員会の訴えを是とし、現行の航空協定は無効であるという法的結論を出した。

EUは域内の航空開放を目指し、1987年、1990年と1992年の3回にわたり、段階的にEU域内の空の自由化を実施して来た。1992年に採択された第3パッケージは、(1)域内に設立される航空会社に対しEU加盟国が運航許可を与える自由、(2)EU加盟国の航空会社が域内航空路線に参加する自由、と(3)EU域内運賃および賃率の設定の自由と3つの域内航空自由化を実行にうつし、更なる自由化を進めた。1990年の始めより、共同体としてヨーロッパ議会から、EUの行政執行機関である欧州委員会(EC)が集合的にアメリカとEU単一体としての航空交渉を行い、個々の加盟国が結んでいる現在の航空協定をEU・アメリカの包括的航空協定に吸収してしまいたいと運動していた。しかしながら、1995年よりアメリカは積極的にEU諸国といわゆる「オープン・スカイ」協定を次々から次へと締結し始めた。これらの2国間「オープン・スカイ」協定には、すべての路線へ参加の自由、無制限の路線開設、無制限の運航権と以遠権、両国が否決しない限り発効してしまう運賃・賃率の設定制度、コード・シェアリングの自由化などを盛り込んでいる。

欧州委員会は1998年に、アメリカと「オープン・スカイ」協定を締結しているEU加盟国7ヶ国(デンマーク、スウェーデン、フィンランド、ベルギー、ルクセンブルグ、オーストリア、ドイツ)とイギリスを相手取って次の争点についてヨーロッパ法廷に提訴した。

(i) 欧州委員会(EC)の対外権利の侵害：欧州委員会のみがEU外諸国と航空協定の締結権が

あるという主張。

(ii) EU基本法の侵害：もし航空協定の締結相手国の航空会社の資本構成ならびに経営支配権が当該国以外の国にある場合に、アメリカは、その航空会社の就航を拒否する権利を盛ってある協定(航空会社の資本構成と経営権)は「国籍による差別処置」を排除しているEU基本法の侵害であるという主張。EU成立以前の1977年に締結された米英間の航空協定(俗称バーミュダII協定)についても同様に、指定航空会社の権利設定条項がEU基本法の侵害であるという主張。

ヨーロッパ法廷は：

(i) については、欧州委員会(European Commission)は個々のEU加盟国の利益を代表して航空交渉を行い、航空交渉を締結する権限は保有していないと判断を下したが、

(ii) については、俎上に上った個々の2国間航空協定の権利設定条項(航空会社の資本構成とそれによる経営権の問題)、EU域内路線の運賃・賃率設定、コンピューター予約システムに関する条項、空港のスロットの割当などについて、EU基本法に抵触しているとして、これら2国間航空協定はすべて無効であると判決を下した。

欧州委員会は直ちに、関係7つの加盟国とイギリスに対し、アメリカとの航空協定を破棄して判決に沿ったEU基本法の線を守った2国間航空協定を交渉し直すようにと指示をした。イギリスはいち早く、20年以上アメリカと結んできたバーミュダIIを破棄する意志のないことを欧州委員会に知らせた。ECの動きは、EU組織体の内部でもさらなる調整を必要とする内容を含んでいることは明らかである。現在、EU加盟15ヶ国はそれぞれ平均して1国80件くらいの2国間航空協定を結んでいる。全部で1,200件くらいの航空協定が実質的にヨーロッパ法廷の指摘する違法性(指定航空会社の国籍条項と経営権条項)を包含していることになる。これだけの数の航空協定をすべ

て無効とすれば、世界の航空輸送はカオスを呈してしまう。EU 内の個々の加盟国の集合体として EU 共同体の行政執行機関である欧州委員会(EC)が、あたかも単一国家の政府のように航空交渉権を持ち、航空協定を締結する権限があるかどうか、今後 EU 議会でこれから審議して行かねばならない重要な課題であると思う。EU は EU 加盟国がそれぞれ短期、長期に求める国家利益が必ずしも EU の求めるものと一致していないことはよく理解している。EC に交渉権と締結権を与えた方が有利なのか、後述の TCAA (Transatlantic Common Aviation Area－大西洋横断共通航空領域)のようなメガ多国間航空協定を EC に推進させた方が有利なのか、熟慮しなければならないところである。

アメリカは、ヨーロッパ法廷の判決の前段の欧州委員会に航空交渉の交渉権も締結権もないという部分を捉え、現在問題となっている EU 諸国との間で存在している 2 国間航空協定はすべて効力が継続していて有効であるとコメントを発表して、現状維持を続けている。アメリカの航空及び国際問題担当の運輸次官である Read Van de Water 氏は、EU 加盟各国が欧州委員会当局に航空交渉をする権限を移譲するかどうか慎重に見極めているところであるとコメントしている。アメリカ運輸省で国際政策を担当している Jeffrey Shane 次官補は、欧州委員会当局が加盟各国から権限の移譲を受けて一元的に對外航空交渉に入れることを歓迎しているとコメントを出した。アメリカの航空関係筋は、欧州委員会当局が交渉権の移譲を受けるのは、早くて、2003 年 6 月になると予測しているが、EU 側では、もっと早期に、この春にでも起こり得るとの見解を持つものがある。いずれにせよ、欧州委員会当局が一元的な交渉権の移譲を受けられるのは必然的に起こり得ることであることに異論は無いようである。すべてが順調に行けば、EU/US 間の多国籍航空協定は向こう 12 ヶ月か 18 ヶ月の間に実現すると消息筋は見ている。鍵は「航空会社の資本比率から特定

される国籍条項の排除と、経営支配権」の問題である。

欧州委員会 (EC) は 1999 年 10 月来、当時進行中であった 8 ヶ国に対する EC 提訴の被告国の立場に同調し、共同歩調を取っているオランダ³⁾と、その後、アメリカとオープン・スカイ協定を結んだフランス、イタリアとポルトガルに対して法的提訴に踏み切るかどうか現在検討中である。

Ⅲ シカゴ会議とシカゴ条約体制の崩壊

シカゴ会議で、大海原の航海が自由であるように、大空の飛行も自由であるべきであると言うアメリカの主張が、当時、オランダ³⁾のみの賛同しか得られず、理想論として潰されてしまい、その結果、航空路を開設したいと思う二ヶ国が権利の交換という形式で交渉し、2 国間航空協定を締結して、自国の航空会社をその路線に参入させると言うパターンが出来上がった。爾来、2 国間航空協定で参入航空会社として認められるためには、当該協定締結国の国籍を持っている航空会社でなくてはならない事になったのは当然の帰結である。このために、国境を越えての航空会社の合併は、資本構成を複雑化し、経営支配権も自国民でなくなる恐れが出て来るので、ほとんどの 2 国間航空協定には、協定の中で指定する航空会社は当該国の国民が 51 パーセント以上の株式を保有し、経営支配権が当該国民の手中にあることを前提条件としている。アメリカでは議決権付きの株式は 25%まで、一般株式は 49%まで外国人が保有できるとして世界の水準より厳しい⁴⁾。2001

3) オランダは世界で一番早く 1952 年にアメリカとオープン・スカイ協定を締結している。これはオランダが現在は小国たりと言えども、かつては、世界の海と市場を制覇した商業王国であり、自由な商業活動を推進している国是から、1944 年のシカゴ会議においても、空の自由を主張するアメリカ側に立った唯一の国であることからもうなずける。

4) アメリカの民間航空会社に所属している大型機材はすべてアメリカ民間予備空軍 (United States Civil Reserve Air Fleet - CRAF) として、湾岸戦争のような国家の非常時に軍に徴用され、兵員、武器、弾薬の輸送に当たる。このため、民間航

年9月11日の民間航空機を使った未曾有の同時多発テロ以来、航空会社の経営危機が叫ばれているが、国境を越えての資本の導入は航空会社の国籍を不確かなものにしてしまうので、自由に出来ない。

現在の2国間航空協定の根幹は、シカゴ会議でありシカゴ条約体制である。空を自由にできなかった為に、2国間航空協定の必要性が発生して、その結果、指定航空会社と言う概念が生まれ、航空会社の国籍がうねぬんされることになり、航空協定に航空会社の資本構成と経営権の当該国所在が協定文の中にうたわれるようになったのである。この度のヨーロッパ法廷の判決は、EUのような地域共同体の交渉権や条約締結権とは別に、航空会社の国籍は本当に必要なのかと言う問題提起にもなっているのである。シカゴ会議で空の原則が定められ、長年親しんできたシカゴ条約体制の崩壊をヨーロッパ法廷の判決は示唆している。おりしも、不況にあえぐ航空会社は新たな資本の流入を求め、国境を越えた合併を視野に入れ始めている。国籍条項を回避して、はじめに航空会社が考えた便法に共同運航がある。それがコード・シェアリングへと発展し、今のすがたは、限りなく合併に近い形のアライアンスである。

2003年3月にICAO主催の世界航空運送会議(ICAO World Air Transport Conference)がモントリオールで開催されるが、この時の主要議題に航空会社の国籍問題が討議されることは間違いない。航空会社の経営の悪化がこの議題の引き金になっているのであるが、ヨーロッパ法廷の判決が後押しをしていることは言うまでもない。世界は地域合同が盛んである。NAFTAが地域統一航空交渉を始めたらどうなるか。ASEANが地域統一航空交渉を始めたらどうなるか。一国で交渉するよりも地域統合体で交渉した方が持ち駒が多

く、より有利な交渉が出来よう。その反面、メンバーの大国の利益の為に、小国メンバーの権益が切り売りされる可能性もある。この大国vs小国の思惑の違いや軋轢が後述のTCAA(Transatlantic Common Aviation Area-大西洋横断共通航空領域)の実現を妨げた大きな理由である。

ECが域内カボタージュを非EU諸国に認めたくない裏には、世界航空輸送量の30%を持つ広大なアメリカ合衆国のカボタージュを開放させたい意図がある。それを察して、アメリカはECに対し、統一交渉体としての認証をEU議会から得られた暁には、カボタージュ権や、他のEU加盟国の航空会社による既存路線参入も航空交渉の議題に乗せてもよいと言っている。かつて複数のヨーロッパ諸国とアメリカの間で討議されていたTCAA(Transatlantic Common Aviation Area-大西洋横断共通航空領域)のような大西洋を挟んだ単一の大西洋マーケットを司るメガ航空協定構想が復活する可能性も出て来たわけである。

今回のヨーロッパ法廷の判決をそのまま受け止めて実施に移した場合、アメリカの航空会社が持っているEU諸国のみならず、ヨーロッパ各国への無制限以遠権を一挙に失うことになる。パリで大々的に運営されているフェデックスのヨーロッパ・スーパー・ハブは一挙にその機能を失う。アメリカのハブ空港から幹線ルートをパリのシャルル・ド・ゴール空港へ飛び、そこに待機している無数のフェデックス機に分散してヨーロッパ各地に向けて飛んでいる現在のネットワーク路線がすべて規制の対象になってしまうのだ。

アジアも例外ではない。日本対ヨーロッパ諸国との航空協定はすべて「バーミューダ」協定を雛型としていて国籍条項がある。国籍条項を外すということは、日本とフランスの間で結んだ2国間航空協定の効力で新たにEUに加盟するキプロスの航空機がパリ・成田間の協定路線に参入し、日本に乗り入れを行う権利があるということになるのである。EU加盟国と航空協定を締結すれば、すべてのEU加盟国は同時に同等の権益を享受す

空会社に所属する大型機材はすべて、軍の費用で、床面強度が補強され、完全武装の兵士が乗っても床の強度がその重量に堪えるように補強されている。このため、非友好国の資本が51%以上入っているのは困る訳である。

ることが出来なければ EU 基本法の侵害となると
いうのがヨーロッパ法廷の判決なのである。

2003 年春にモントリオールで開催される ICAO 世界航空運送会議（ICAO World Air Transport Conference）が待たれるところである。この会議では、航空会社の資本比率による国籍条項、経営支配権条項が重要課題となることは明白である。その間に大西洋を挟んでの攻防が続くであろう。目が離せないことが多い。だから、航空輸送は面白いのである。

Ⅳ アジア・太平洋地区への影響

ヨーロッパ法廷の今回の判決が、アジア・太平洋地区の航空企業にとってどのような影響があるか考察してみよう。先ず、ヨーロッパ法廷の判決は『EU 加盟国の航空会社であれば、どの航空会社でも、EU 加盟国が EU 外の国と締結した 2 国間航空協定で合意された路線に指定を受け、参入することが出来る』としている。この意味は、EU 加盟国が非 EU 加盟国に対して航空路線の開設を認めた場合、同じ権益を自国以外の他の EU 加盟国の航空会社に同様に与えなければならないということである。例えば、ドイツが日本に対して、フランクフルト・成田間の路線権を与えた場合、ドイツ政府は他の EU に本拠地を持つ航空会社に（例えば、ルクセンブルグのカーゴルックス社⁵⁾に）その路線を飛ぶ許可を与えなければならないということである。更に、発展させると、将来新たに開業する EU の航空会社がそれら路線に参入する権利があるということにもなる。これは、将来 EU に加盟が予定されている東欧 10 ヶ国の航空会社についても言えることである。2 国間航空協定の相手国であるアジアの政府がこれらのことを

認めなければならないということには直接つながらないが、断ることは非常に難しいことになると思われる。飛躍した解釈のように思えるかも知れないが、EU が単一経済共同体であり、ローマ条約で「機会均等」を謳っている所以でもあるのだ。

このことは、理論的に EU の基本原則である「企業設立の自由」と EU 領域内での「営業の自由」の大原則に合致しているのである。EU は単一航空市場であると言うことは、EU 領域のすべてが文字どおり『国内市場』であるということにつながる。

航空会社の所有権(株式の保有率と会社の国籍)と営業経営権の問題については、従来の 2 国間航空協定に盛られている「ownership (所有権)」と「control (経営権)」は最早、国ごとの所有権の意味ではなくなり、EU 加盟国一国の所有もしくは数ヶ国の共同所有になる航空会社と言うように読みかえられるのである。この解釈は、航空会社の国籍と経営権保持国に関わる定義を、これから先、根底から変えてしまうことに発展して行くことになる。2003 年 3 月にモントリオールで開催される ICAO の世界航空運送会議の重要な議題の一つとなる。

ヨーロッパ域内の「第五の自由(以遠権)」は、新体制では、欧州委員会(EC)と交渉しなければならなくなる。ヨーロッパ域内で、以遠権を取得したいと思う国は(もしくは、航空会社は)実質的に、ブリュッセルにある EU 本部と交渉しなければならない。しかも、ヨーロッパ法廷の「所有権(国籍)と経営権」の条項に対する判決にもあるように、非 EU 国が以遠権を獲得することは、逆に、どの EU の航空会社にも互恵の権益を与えることになる。

個々の EU 加盟国は、それぞれの国の以遠権をそれぞれが保持していることについては基本的に変わらないが、EU 域内路線での運賃・賃率ならびにキャパシティ管理については欧州委員会(EC)の専管事項であり、EC が許認可の権限を持っている。これはすでに広範囲にわたって第五

5) 現在、ルクセンブルグ国籍のカーゴルックス航空(Cargolux Airlines)は、成田にも関空にも入れず、石川県の小松空港への乗入れで不利な営業をしている。ヨーロッパ法廷の判決を準用すれば、日本が他の EU 加盟国に与えている路線権を使用して成田でも、関空でも、名古屋でも商業上有利な空港への乗り入れ要求が可能と言うことになる。

の自由を保有しているアメリカの航空会社にとっては、多くの既得利益を失う可能性が高いため、大変に重要な課題である。ヨーロッパのゲートウェーの後背マーケットへのアクセスをコード・シェアによって得ているアジア・太平洋地区の航空会社にとっては、最初に着陸する EU 域内空港に遠く離れた運賃プロレートに対して、EC の許可が必要なのか不要なのかが不確かなので、問題を抱えている。

EC は 2 国間航空協定の条文より優先して、空港での離着陸スロットについては許認可権を持っている。キャパシティが限られている EU 域内の特定空港では、この許認可権の所在が重要な要素となる。空港の収容能力が航空交渉の大きな議題に発展し得ることになる。引き換えに、アジア・太平洋地区の空港の規模も交換交渉の材料となる。世界水準の空港を一つも持たない国は基本的な持ち駒がなく、極めて不利な立場に立たざるを得ない。総合的に、EU ブロックは拡大された交渉力を持ち、ヨーロッパ統一空域の促進につながる。すでに巨大単一航空マーケットを形成しているアメリカ・ブロックと、ヨーロッパ・ブロックに比べて、ブロック化には程遠いアジア・太平洋航空マーケットの交渉力の無さが大きくクローズアップされる。

EU 諸国との航空交渉は大変複雑になる。現在、EC 対アメリカの係争が混沌としている間は、EU 諸国との個々の航空交渉は先ず無理と言わざるを得ない。EU 加盟国自身についても、自国国籍の航空会社にのみ権益を限定させることの不確かさにより、独自の航空交渉に入ることは逡巡される。それでは、現在、存在している 2 国間航空協定はどのように解釈すればよいのか。一般的に言って、現存する航空協定は、例えば、EU 単一航空市場としての新協定が書き上げられるまでは、すべて現存する協定は効力があると言って差し支えないと思えるが、ヨーロッパ法廷が、EU 単一経済ブロックが設定された後は、各 EU 諸国に個々の航空協定を締結する権限が無かったと判決文の中に

記されていることの解釈も考慮に含めなければならない。したがって、個々の EU 加盟国が EC に対し、外交的あるいは法的な問題点を投げ掛けることに発展して行くと思う。すでに、イギリスは、EC が被判決国に対して発したアメリカとの航空協定を破棄せよと言う指示に、アメリカと 20 年来培ってきた関係を反古にすることは出来ないとバーミューダ II の破棄命令に敢然と反対している。多くの EU 加盟国政府は、EC の動きを独断的と極めつけ、自国国籍の航空会社の権益保護に進むと見られている。

経済的には、もう一つの違った反面がある。それは、EU 域内では、国籍条項も経営権条項もまったく無いのであるから、EU の航空会社同士の合併を直ちに極めて簡単なものにしたことである。ヨーロッパの航空会社はほとんど国境を越えた合併を行い、メガ・キャリアが誕生する可能性は、航空会社の経営危機が叫ばれている現在、極めて自然に起こりえることである。

第五の自由（以遠権）の問題を除けば、2 国間の運航権の交渉は自由に EU 加盟国の個々に行っても差し支えない。但し、「ownership 国籍・経営権」と「designation 指定航空会社」の 2 点だけに注意を払わなければならない。各々の EU 加盟国政府は、ヨーロッパ法廷が、EC に対し、EC がすべての加盟国を代表して、一つの交渉体として外国政府と航空交渉をする権限を与えてしまわないかと恐れていたが、しかし、ヨーロッパ法廷はそこまでは認めなかった。しかし、一度、EU 加盟国がこの制度を認めれば、個々の加盟国政府は一對一の交渉から順次脱却して行くことは明らかである。これは、EU とアメリカの間でかつて交渉されていた TCAA（Transatlantic Common Aviation Area 大西洋横断共通航空地域）構想のメガ航空協定の復活につながることは当然と思われる。この予想は、必然的に、向こう 3 年以内に、巨大交易ブロックであり、国際航空政策を左右する力を持った単一北大西洋航空市場の実現につながると思う。アジア・太平洋地区の各国政府は、

交渉力においては、大鯨の前の小魚の群れでしかなくなる。

このことは、アジア・太平洋地区における「ブロック」の無さを露呈している。アジア・太平洋地区の国々には、航空協定で航空会社を指定する目的のために、拡大した「ownership」の定義を云々する対象となる、均衡する航空力が欠如している。各々の国を代表する航空会社は、資本の大部分を自国民から得るように規制されている。個々の政府は非常に巨大な相手と交渉することを余儀なくされてしまう。そして、その間、ヨーロッパの航空会社は自由な合併の結果、より巨大化してしまう。

この新しい環境で、ヨーロッパでは更に「オープン・スカイ」協定が増加して行くのは明らかである。アジア・太平洋地区にとっての影響の度合いは、アジア・太平洋諸国政府が単数もしくは複数でどのように対応するかで決まって来る。ヨーロッパ法廷が判決を下したように、航空会社の資

本構成、国籍、経営権などの壁が取り除かれて行くと、ヨーロッパの航空会社が航空協定上、指定される社数が飛躍的に増大することは明らかである。

アジア・太平洋地区で航空力が均衡しているのは、日本、韓国、中国、香港、シンガポール、オーストラリア、ニュージーランドの7ヶ国でないだろうか。台湾、タイ国、マレーシア、フィリピンが次のグループとして名をつらねていると思う。アメリカ・ブロックやEUブロックと対抗して行ける強い経済的団結力のあるアジア・ブロックの誕生には未だいろいろな紆余曲折があると思うが、世界は時を与えて待ってはくれない。

(日本大学経済学部・商学部講師)

参考文献

http://europa.eu.int/comm/index_en.htm → Open Skies Agreements